

AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS



EN CARRERA



La ACTC reprogramó la reanudación del torneo para el 20 de junio en San Nicolás y Ardusso nos cuenta su ilusión de ganar pronto y los progresos con su Chevrolet.







Además, el análisis del triunfo en Paraná de Benvenuti, el buen momento de Craparo en la cima del TC Pista y todas las novedades del TC.

TÉCNICA: EL BANCO DE RODILLOS. LA COMPLICADA 7° FECHA DE TCM Y TCPM. F3 METROPOLITANA: SOFÍA PERCARA.

04 ARDUSSO Y UN BALANCE POSITIVO EN TODOS LOS FRENTES QUE COMPITE.



STAFF

CRONO es una publicación propiedad de Crono Producciones SRL

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente

Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)

Redacción
Domingo Camarda

Fotografía
BH y PrensaPro

Community Manager
Paula F. de la Fuente

Arte, Diseño y Diagramación
Victoria Marra

Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867

Asesoría Legal y Jurídica
Dra. Claudia Capó

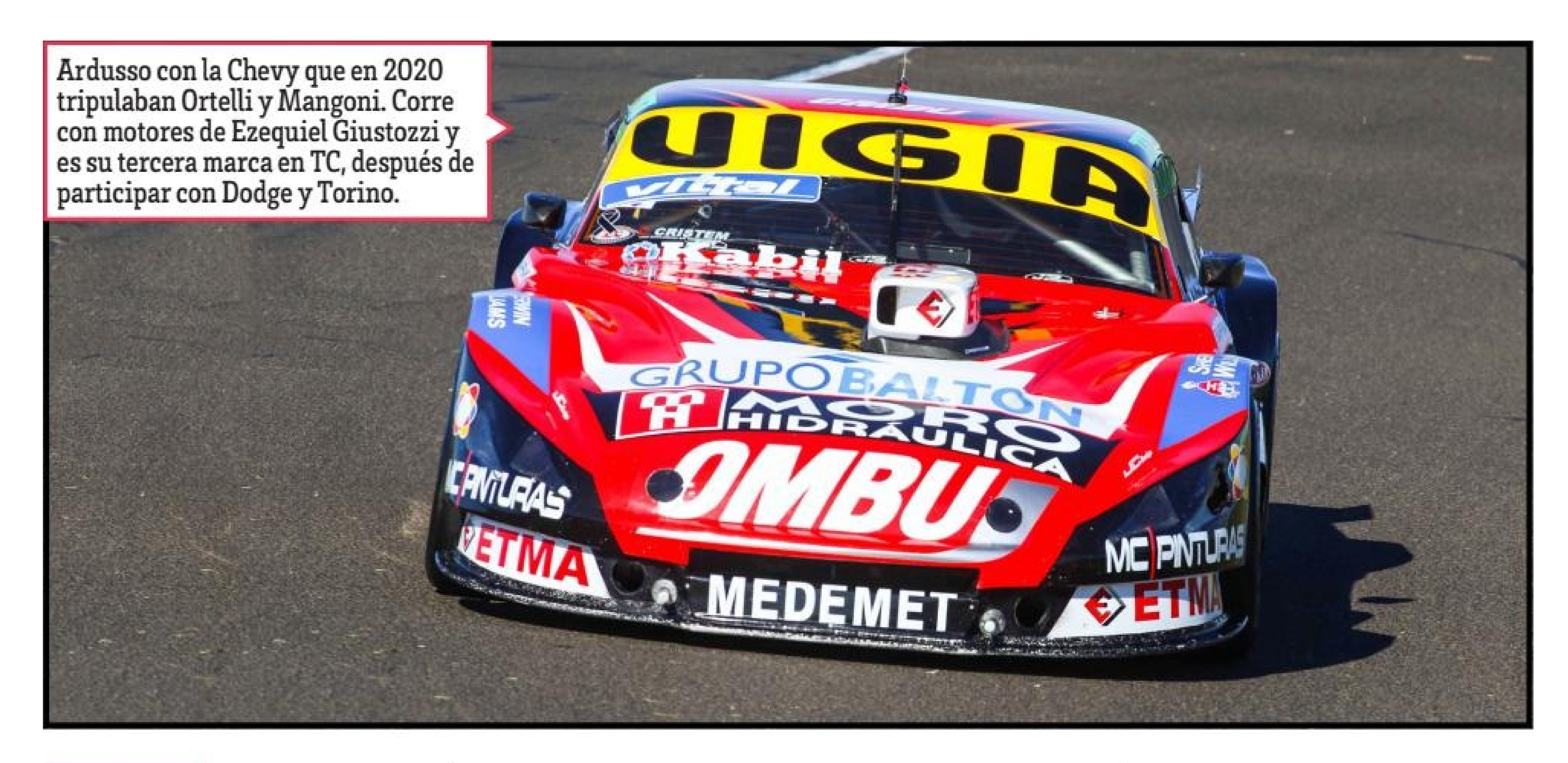
Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar

Facundo Ardusso
Turismo Carretera

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

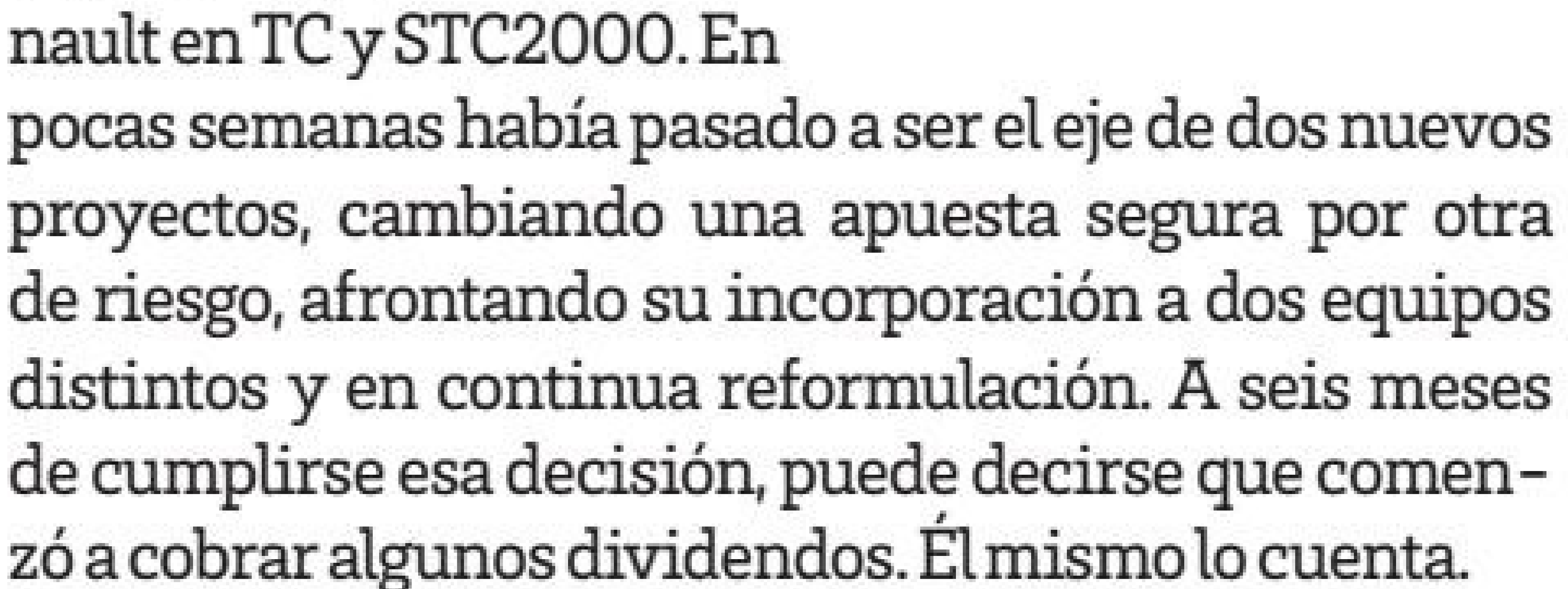
"NECESITABA UN NUEVO DESAFÍO"

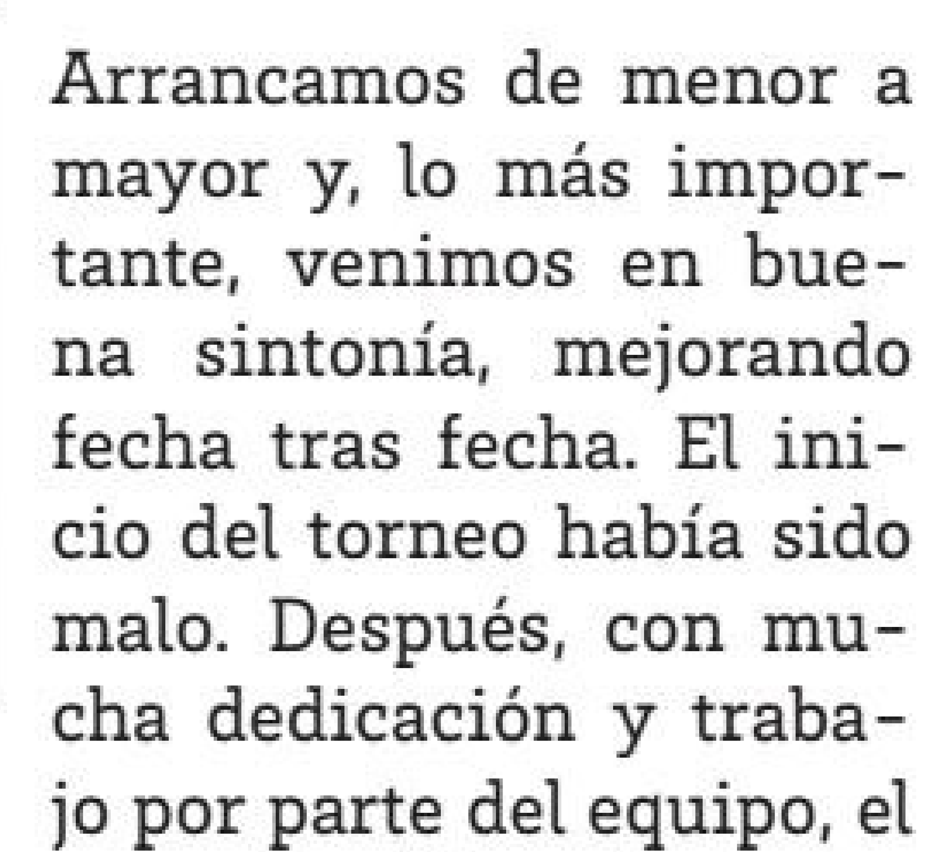
De correr en un mismo equipo en TC y STC2000, saltó a dos estructuras diferentes. En ambas fue un factor importante en el armado de los grupos, capaces en sus respectivas disciplinas de lograr un podio con la Chevy del JP Carrera y la victoria junto al Puma Energy Honda Racing.



Ardusso con la Chevy que en 2020 tripulaban Ortelli y Mangoni. Corre con motores de Ezequiel Giustozzi y es su tercera marca en TC, después de participar con Dodge y Torino.

Todo se produjo a puro vértigo, a la velocidad que los pilotos nos tienen acostumbrados en pista. De 2020 a 2021 Ardusso dejó de representar a Renault en TC y STC2000. En pocas semanas había pasado a ser el eje de dos nuevos proyectos, cambiando una apuesta segura por otra de riesgo, afrontando su incorporación a dos equipos distintos y en continua reformulación. A seis meses de cumplirse esa decisión, puede decirse que comenzó a cobrar algunos dividendos. Él mismo lo cuenta.





–¿Cuál es el balance en estas primeras cinco fechas de TC?

–Está siendo bueno... tirando a muy bueno, je. Arrancamos de menor a mayor y, lo más importante, venimos en buena sintonía, mejorando fecha tras fecha. El inicio del torneo había sido malo. Después, con mucha dedicación y trabajo por parte del equipo, el panorama empezó a tomar color. El conjunto fue potenciando el auto, tanto en el chasis como en el motor, y los resultados empezaron a aparecer.

–¿Hay margen para seguir buscando tu adaptación al auto y seguir desarrollándose?

–En lo que respecta a la adaptación, a la confianza sobre el auto, ya estaba en un nivel muy bueno en la segunda o tercera fecha. Lo que sí puedo asegurar es que no podemos dejar de se-



El parate por la pandemia sorprendió a Ardusso y a todo el TC después del podio en Paraná.

guir trabajando en la evolución.

–¿Qué significa volver a compartir el JP Carrera con Guillermo Ortelli?
–Para mí es un privilegio estar junto a él. Así que apenas se reinicien las competencias, voy a disfrutar nuevamente ser su compañero de equipo. Espero que podamos hacer una buena dupla para Chevrolet dentro del Turismo Carretera. Estoy muy feliz de que hayamos vuelto a trabajar juntos en equipo.

–¿Y cómo viene siendo el proceso en STC2000? Saltaste de un equipo asentado a otro en formación, como Honda.
–Sí, fue una decisión muy difícil de tomar. Dejar el equipo Renault, primero en el TC y después en el STC2000, no era sencillo. En cinco años pudimos lograr un montón de cosas, dos campeonatos en STC2000, la vuelta al Dakar, un subcampeonato de TC y una buena cantidad de carreras ganadas, así que fue, sin dudas, una decisión muy difícil. Sin embargo, al mismo tiempo, quería darme la oportunidad de poder encabezar un proyecto. Y bueno, así lo decidí antes de la última fecha del torneo 2020. De mi parte, no hay más que palabras de agradecimiento a mi anterior escudería por los logros conseguidos, por lo que me ofrecieron, pero necesitaba concretar la oportunidad de ser cabeza de un equipo y lo estoy disfrutando muchísimo junto al Puma Honda Energy.
–Equipo en el que ya lograron la victoria.
–Sí, también progresamos de menor a mayor, en una secuencia que se dio muy similar a la del TC. Tuvimos un arranque muy malo y, a partir de ese momento, fuimos evolucionando. Hasta conseguimos mejores resultados, porque en comparación al TC, ya ganamos. Así que, en este aspecto, estoy muy contento por todo el avance demostrado en ambas categorías.

"ESTOY FELIZ QUE HAYAMOS VUELTO A TRABAJAR JUNTOS CON ORTELLI; ESPERAMOS HACER UNA BUENA DUPLA PARA CHEVROLET DENTRO DEL TC."

–¿Qué tan conforme te sentís con el Civic? ¿Borraron la brecha de rendimiento que había con los rivales directos al inicio del torneo?
–No, no hay que relajarse. Fuimos los mejores en San Nicolás, la última fecha que se disputó antes de la postergación por la pandemia. El resto de los equipos siguen trabajando y eso es lo que nosotros tenemos que hacer. Continuar con las mejoras necesarias para poder pelear el campeonato. Y a partir del triunfo, con más razón, porque se transformó en nuestro principal objetivo. Era algo que estaba un poco difuso cuando arrancó el año pero, obviamente, cobró vida con este resultado. La meta es ser protagonista con mayor frecuencia.







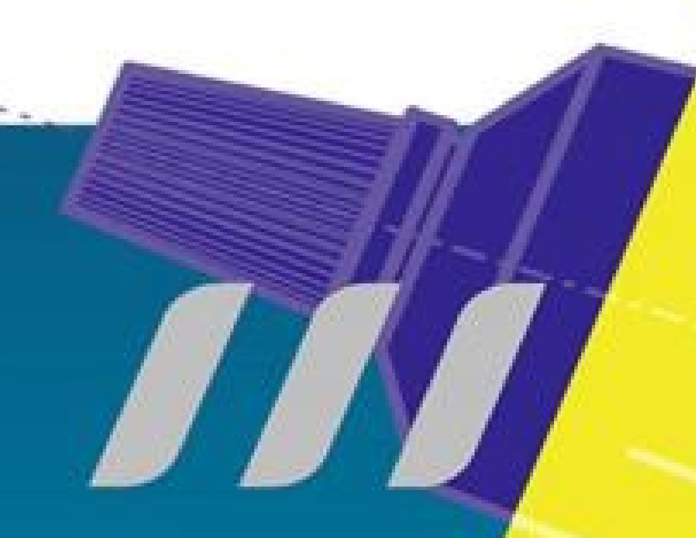
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ



AVANZA CON LA TECNOLOGIA

AVANÇA COM A TECNOLOGIA

ADVANCES WITH THE TECHNOLOGY



FS340G
ALTA TEMPERATURA GRIS

FORMADOR DE JUNTA FLUIDA

▶ RESISTE HASTA 340°C

▶ SIN SOLVENTE

LOS GRANDES PREPARADORES DEL TC COMO : RODY AGUT - JOHNNY LABORITO Y MUCHOS OTROS FS340G ES UNA PIEZA MAS DENTRO DEL MOTOR DE UN CAMPEON

-Altas propiedades mecanicas a altas temperaturas

-Resistente a fluidos





SEGUINOS:



Juntas Ciccarelli



@juntaciccarelli



Juntas Ciccarelli



Juntas Ciccarelli

LA PRUEBA CON EL HONDA DE TCR



El 18 de mayo, Ardusso se subió a un Civic Type R que llegó de Europa para ser alistado por la Squadra Martino dentro del primer campeonato de TCR South America. El ensayo se realizó en el Autódromo Oscar Cabalén de Córdoba y también participó Juan Ángel Rosso. Tanto Sebastián Martino, director del equipo, como sus colaboradores, fueron gratamente sorprendidos por el excelente comportamiento del coche y las sensaciones de Facu: *"Me estuve hermanando con el auto, la caja de dirección, el freno y todos los botones que tiene el volante, donde se puede ir configurando varias funciones del auto. Me llamó la atención la prestación del motor, muy noble y con buena potencia, el instrumental y la carga aerodinámica. En líneas generales, quedé muy satisfecho con la performance"*, señaló. Por otro lado, José Manuel Sapag y Ayrton Chorne son los pilotos confirmados por el equipo para la división.

Fuimos muy contundentes en esa última fecha y esperemos serlo en las próximas.

CÓMO ARMAR EL MEJOR EQUIPO POSIBLE

El rol y la personalidad del piloto dentro de un equipo es determinante. Quienes los rodean tienen mucha influencia en sus decisiones, por eso es su responsabilidad elegir a algunas de las personas con las cuales comparte los fines de semana e, incluso, el día a día de sus actividades fuera de la pista. La mala noticia es que esta receta no se compra en ningún box.

-¿Cuánto influye la capacidad de un piloto para armar las condiciones apropiadas de trabajo dentro de un equipo? ¿Nos podés contar tu experiencia?

-Lo primero es reunirse con gente que ofrezca una buena calidad humana y la capacidad técnica para que reine la buena onda. Luego, obviamente, los grupos se van fortaleciendo en función de los resultados. En este aspecto es importante contar con integrantes cuyas facultades técnicas estén acordes a cada categoría, para que ayuden a mejorar el funcionamiento del auto. Y con respecto a cuando vienen las malas, esta elección es igual de importante, porque las complicaciones pueden superarse en base a la calidad humana. Si está presente esa condición, vas a poder hablar, debatir, lograr consensos y enhebrar acuerdos. Ahí es donde hay que aguantar los trapos para buscar una solución apostando, con respeto, a los intercambios de opiniones. Entonces, hay que formar buenos grupos de trabajo, con este tipo de actitudes y valores para

que, en el juego de las relaciones, podamos ser sinceros y hablar de frente. Para mí es clave en la gestión y consolidación de un gran equipo para que reine la armonía en los buenos momentos y aun en los difíciles. En otras palabras, que los integrantes tengamos un mismo objetivo a lo largo de todo el campeonato y vayamos todos para el mismo lado.

-Esta descripción viene a ser el lado oculto del piloto, ese que la mayoría del público no ve.

-Ser piloto no es tan sencillo como parece. En el automovilismo no se habla mucho de estas cuestiones, pero no solo hay que manejar un auto de carrera, también hay que saber participar en el armado de los conjuntos de trabajo. Además, el rol del piloto es muy complejo no solo en la pista, sino también afuera, en el trato con los fanáticos, agendando visitas a los sponsors y atendiendo a la prensa. No solo es manejar y rodearse de buena gente para potenciar el grupo. El piloto no depende únicamente de su capacidad, también de la del ingeniero de pista, de un mecánico, del motorista, de que el dueño de un equipo sepa llevar el día a día entre todas las personas del conjunto...

"SER PILOTO NO ES TAN SENCILLO COMO PARECE: NO SOLO HAY QUE MANEJAR UN AUTO DE CARRERA, TAMBIÉN HAY QUE SABER PARTICIPAR EN EL ARMADO DE LOS GRUPOS".

-¿Influiste o tuviste decisión al momento de elegir a parte del actual plantel con el que trabajás, por ejemplo, Alcides Piatti y Luciano Monti?

-Es lo que sugerí en su momento a cada uno de los equipos. Dentro del JP Carrera está Ariel Lucesoli, pero iba a trabajar con Diego Ciantini en la Dodge, por lo que yo tenía que buscar un ingeniero. Cuando acordamos mi integración al JP Carrera, le dije a Gustavo Lema que había pensado en Piatti. Él me dijo que también, incluso me adelantó que ya había tenido un contacto, así que podemos decir que coincidimos en la elección. Con respecto al STC2000, primero tomé la decisión de ir a Hon-

da y después, estando en el equipo, le hice saber a Luciano si quería estar involucrado en el proyecto. Al final, también era el ingeniero pretendido por el "Pato" Silva, Sebastián Martino y el resto del equipo. Fue distinto a cómo se dio en el equipo de TC: ahí llegué casi al mismo tiempo con "Nacho" porque Gustavo ya había comenzado la tratativa. Obviamente, me hicieron parte de la decisión o me consultaron, algo muy positivo y fundamental a la hora de tirar todos para el mismo lado. Cuanto más tiempo trabajas con una persona, casi siempre en proyectos de largo plazo, el rédito es mayor. Ojalá podamos seguir por este camino y continuar desarrollando nuestra actividad de esta manera.

"EL INICIO EN EL TC HABÍA SIDO MALO. DESPUÉS, CON MUCHA DEDICACIÓN Y TRABAJO POR PARTE DEL EQUIPO, EL PANORAMA EMPEZÓ A TOMAR COLOR".



El 3 de mayo último, en San Nicolás, logró una de las victorias más importantes de su campaña en el STC2000.

Tras un mal inicio en La Plata (36°), en las siguientes fechas, Facu y el JP Carrera protagonizaron un gran avance en el pelotón: 15° (Bs. As.), 10° (San Nicolás), 4° (Concepción) y 3° (Paraná).

TRIUNFO EN TC PISTA

1°

(PARANÁ, 09/05/2021)



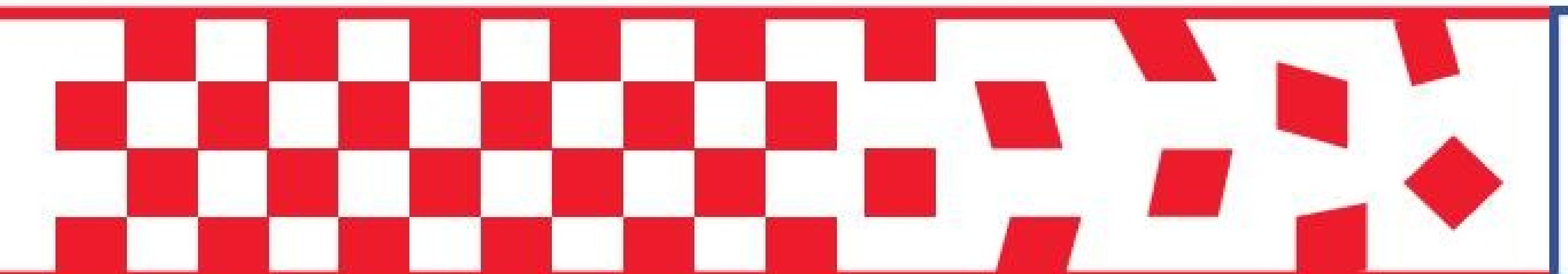
TEXTO: G.L.C. | FOTOS: BH

CON LA ESTOCADA FINAL

Benvenuti le ganó a Werner en la última vuelta y consiguió su primer triunfo con el Torino oficial. Ardusso estrenó podio con Chevrolet.

Nadie lo tenía en los planes; ni él se ponía como candidato en la previa. *"Estamos para terminar entre los cinco primeros"*, comentaba Juan Cruz Benvenuti antes de largar la quinta final del año en Paraná. Pero lo cierto es que, en la última pasada por la primera curva, después del curvón, el neuquino se la jugó por afuera en el relanzamiento final (en la vigésima vuelta el Pace Car tuvo que ingresar por un accidente en la chicana entre Martín Ponte y Carlos Okulovich), aguantó a la salida de la variante y aprovechó un pequeño desliz de la cola del Ford campeón para acelerar mejor, meterse al frente del pelotón y encaminarse hacia su tercera victoria en la categoría, primera con el Torino del equipo Renault Sport.

El gran candidato del fin de semana era Werner, conocedor como pocos del circuito paranaense. El sábado se quedó con el nuevo récord del dibujo, el domingo ganó la serie más veloz y en la largada de







Werner, con su hijo Salvador en brazos, Benvenuti y Ardusso celebran en el podio.

la competencia, pese al ataque inicial de Agustín Canapino, soportó el embate y dobló adelante en la curva de 90 grados. A partir de allí, comenzó a hacer una diferencia y se colocaba como cómodo líder de la carrera. Atrás, Benvenuti se metía tercero al superar a Facundo Ardusso y Luis José Di Palma daba cuenta de Christian Ledesma en el frenaje de la chicana, con una maniobra para el cuadrito.

Cuando promediaba la prueba, que había entrado en un pozo sin emociones, Benvenuti se colocó como escolta en los mixtos, algo que sorprendió a todos. Con el ingreso de Canapino a boxes, se dilucidó el problema que lo aquejaba. Allí, reemplazó el neumático delantero izquierdo y regresó retrasado a pista, en el 41° lugar. Otro de los golpes de escena se dio en la 17ª vuelta, cuando Ayrton Londero se despistó y pegó con el Ford contra las gomas de contención.

Tras el Auto de Seguridad, Benvenuti ensayó superar a Werner por afuera, pero el local se pegó a la cuerda y salió mejor plantado a la recta. Unos instantes después, la acción se volvió a neutralizar por el mencionado accidente en la chicana y, posteriormente, se reestableció con la definición que le dio a Juan Cruz, y a toda la escuadra de Esteban Trotta, un triunfo inesperado y soñado.

Clasificación: Werner (1:25.208) | **Series:** Werner, Ardusso y Canapino

FINAL (22V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Benvenuti, Juan Cruz		37:15.238
2°	Werner, Mariano	a	0.101
3°	Ardusso, Facundo	a	0.674
4°	Di Palma, Luis José	a	1.077
5°	Pernía, Leonel	a	1.403
6°	Todino, Germán	a	1.609
7°	De Benedictis, J.B.	a	2.043
8°	Gini, Esteban	a	2.847
9°	Trosset, Nicolás	a	3.134
10°	Agrelo, Marcelo	a	3.577
11°	Mazzacane, Gastón	a	3.890
12°	Moriatis, Emanuel	a	4.250
13°	Ponce de León, G.	a	4.744
14°	Gianini, Juan Pablo	a	5.117
15°	Cotignola, Nicolás	a	5.624
16°	Lambiris, Mauricio	a	5.908
17°	Ferrante, Gastón	a	6.144
18°	Bonelli, Nicolás	a	6.432
19°	Nolesi, Mathías	a	6.795
20°	Ortelli, Guillermo	a	7.106
21°	Ruggiero, Alan	a	7.535
22°	Canapino, Agustín	a	7.637
23°	Urcera, José M.	a	7.938
24°	Ebarlín, Juan José	a	8.247
25°	Castellano, Jonatan	a	8.526
26°	Ugalde, Lionel	a	8.967
27°	Jakos, Andrés	a	9.190
28°	Alaux, Sergio	a	9.217
29°	Santero, Julián	a	9.443
30°	Trucco, Juan M.	a	9.644
31°	Ciantini, Diego	a	9.742
32°	Mangoni, Santiago	a	10.063
33°	Costanzo, Pablo	a	10.424
34°	Ledesma, Christian	a	10.627
35°	Landa, Marcos	a	10.628
36°	Bruno, Juan Martín	a	11.484
37°	Ponte, Martín	a	4 vtas.
38°	Okulovich, Carlos	a	4 vtas.
39°	Londero, Ayrton	a	7 vtas.
40°	Spataro, Emiliano	a	11 vtas.
41°	Della Motta, F.	a	14 vtas.
42°	Aguirre, Valentín	a	16 vtas.
43°	Catalán Magni, J. T.	a	18 vtas.
44°	De Carlo, Diego	a	19 vtas.
45°	Fontana, Norberto	a	21 vtas.

PR: 149,490 km/h. **RV:** Werner, en la 2, en 1:27.424 a 173,732 km/h. **R:** Landa por toque a Ledesma. **EXC:** Rodríguez por toque a Ponte.





PARANÁ
08 Y 09 DE MAYO



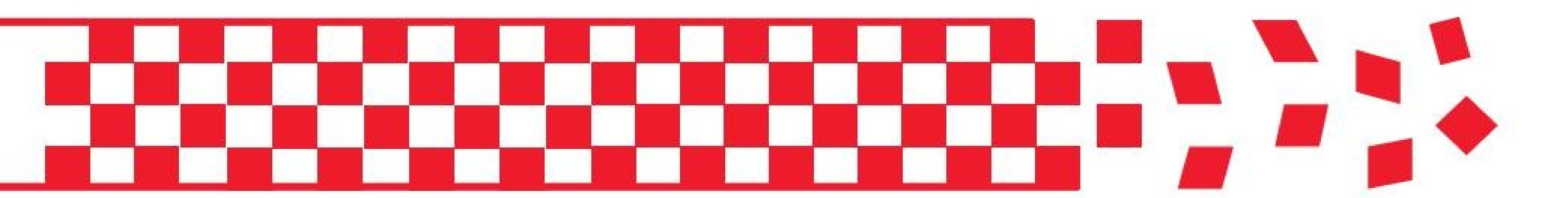
El campeón y Canapino (22°), mano a mano. El local sumó buenos puntos y el arrecifeño se retrasó por un pinchazo.



Buen 6° puesto de Todino en su última carrera con el Torino del Alifraco Sport.



De menor a mayor, así fue el fin de semana de Ponce de León, quien llegó 13°.





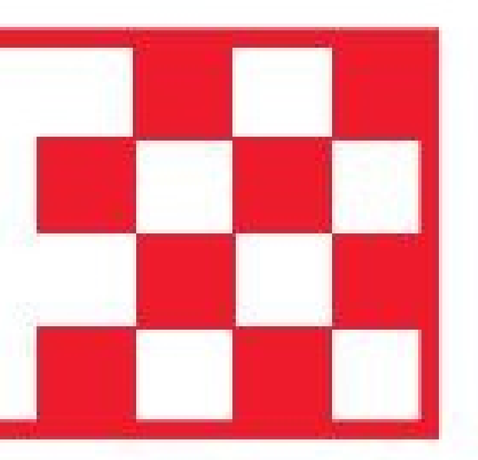
Gran escalada de Lambiris con el Ford desde el 40° lugar al 16°.



Por un toque de Landa, Ledesma, quien estaba para terminar entre los cinco primeros en su 350° carrera, se retrasó y llegó 34°.



PARANÁ
08 Y 09 DE MAYO





Gran tarea de Di Palma, 4° con el Ford del Maquin Parts y escolta en el certamen.



En su retorno al JP Carrera, Ortelli arribó 20° con el Chevrolet.



Ugalde (26°) no encontró un buen rendimiento con el Torino alistado por su estructura.

CAMPEONATO GENERAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TOTAL DE PUNTOS	#1 LA PLATA 21/02	#2 BUENOS AIRES 07/03	#3 SAN NICOLÁS 28/03	#4 C. DEL URUGUAY 18/04	#5 PARANÁ 09/05
1	86	Canapino, Agustín*	Chevrolet	181,5	**47**	36	42	38.5	18
2	25	Di Palma, Luis José	Ford	151,5	42	12	35.5	27	35
3	1	Werner, Mariano*	Ford	130,5	24	10	47	5.5	44
4	51	Gianini, Juan Pablo	Ford	128,5	3	38	34	**32**	**21.5**
5	83	Ardusso, Facundo	Chevrolet	127,5	4	20	28.5	36	39
6	8	Castellano, Jonatan*	Dodge	125,5	26	4	38.5	47	10
7	11	Lambiris, Mauricio	Ford	125,5	33.5	33.5	5	34.5	19
8	95	Landa, Marcos	Torino	123,5	31	31.5	25	29	7
9	6	Gini, Esteban	Torino	121	38.5	27	20.5	5	30
10	127	Agrelo, Marcelo	Torino	114,5	22	6	**34.5**	24	28
11	68	Santero, Julián	Ford	110,5	30	17	29	28.5	6
12	20	Pernía, Leonel	Torino	110	3	34	27	11.5	34.5
13	157	De Benedictis, Juan B.	Ford	109,5	25	19	8	25.5	32
14	22	Bonelli, Nicolás	Ford	94	20.5	23.5	7	24.5	18.5
15	21	Trucco, Juan Martín	Dodge	93	9	41.5	4.5	30.5	7.5
16	56	Todino, Germán	Torino	90,5	36	16	3	3	32.5
17	16	Moriatis, Emanuel	Ford	90	26.5	0	4.5	33	26
18	31	Ponce de León, Gabriel	Ford	90	28.5	28.5	3	5.5	24.5
19	5	Ledesma, Christian	Chevrolet	85	34	26	3	14.5	7.5
20	122	Jakos, Andrés	Dodge	83,5	10	**15.5**	31	19	8
21	3	Urcera, José Manuel*	Chevrolet	83	5.5	44.5	12.5	5	15.5
22	2	Benvenuti, Juan Cruz*	Torino	82	4.5	2	25	6	44.5
23	36	Costanzo, Pablo	Torino	81,5	17.5	7.5	32	21.5	3
24	77	Ciantini, Diego	Dodge	79	8	6	20	42	3
25	7	Mazzacane, Gastón	Chevrolet	76,5	30	8	9	3.5	26
26	88	Ponte, Martín	Dodge	70,5	15	24	16.5	12	3
27	26	Spataro, Emiliano	Torino	70	6.5	27	20.5	11	5
28	129	Trosset, Nicolás	Ford	63,5	12	4	2	16	29.5
29	10	Mangoni, Santiago	Chevrolet	63	3	28.5	21	6	4.5
30	29	Catalán Magni, J.T.	Ford	52,5	4	20.5	5.5	20.5	2
31	34	Ebarlín, Juan José	Chevrolet	52,5	14	11	3.5	13	11
32	116	Ruggiero, Alan	Ford	52	3	2	17	16	14
33	114	Ferrante, Gastón	Torino	46,5	3.5	3	2	19	19
34	37	Cotignola, Nicolás	Torino	46	17.5	3	2	3	20.5
35	28	Fontana, Norberto	Chevrolet	44,5	21.5	14	0	6	3
36	101	Ugalde, Lionel	Torino	43,5	14.5	4.5	12.5	2	10
37	177	Londero, Ayrton	Ford	43	8	3	17.5	9	5.5
38	79	Nolesi, Mathías	Ford	42	3	14.5		8	16.5
39	100	Okulovich, Carlos	Torino	41,5	2	18	15	3.5	3
40	27	Della Motta, Facundo	Torino	41	6	4.5	24.5	2	4
41	91	Ortelli, Guillermo	Chevrolet	40,5	5	7.5	11	2	15
42	75	Alaux, Sergio	Chevrolet	23	3		3	10	7
43	115	De Carlo, Diego	Chevrolet	20	3	9	3	3	2
44	133	Aguirre, Valentín	Ford	20	5.5	3.5	6	3	2
45	48	Dose, Christian	Chevrolet	15	3	9	3		
46	99	Bruno, Juan Martín	Dodge	13	2	2	3	3	3
47	55	Mulet, Leandro	Dodge	11,5	11.5	0			
48	93	Rodríguez, Matías	Torino	9			4	3.5	1.5

* Cantidad de triunfos.



AUTÓDROMO CIUDAD DE SAN NICOLÁS, 3.959 MTS.



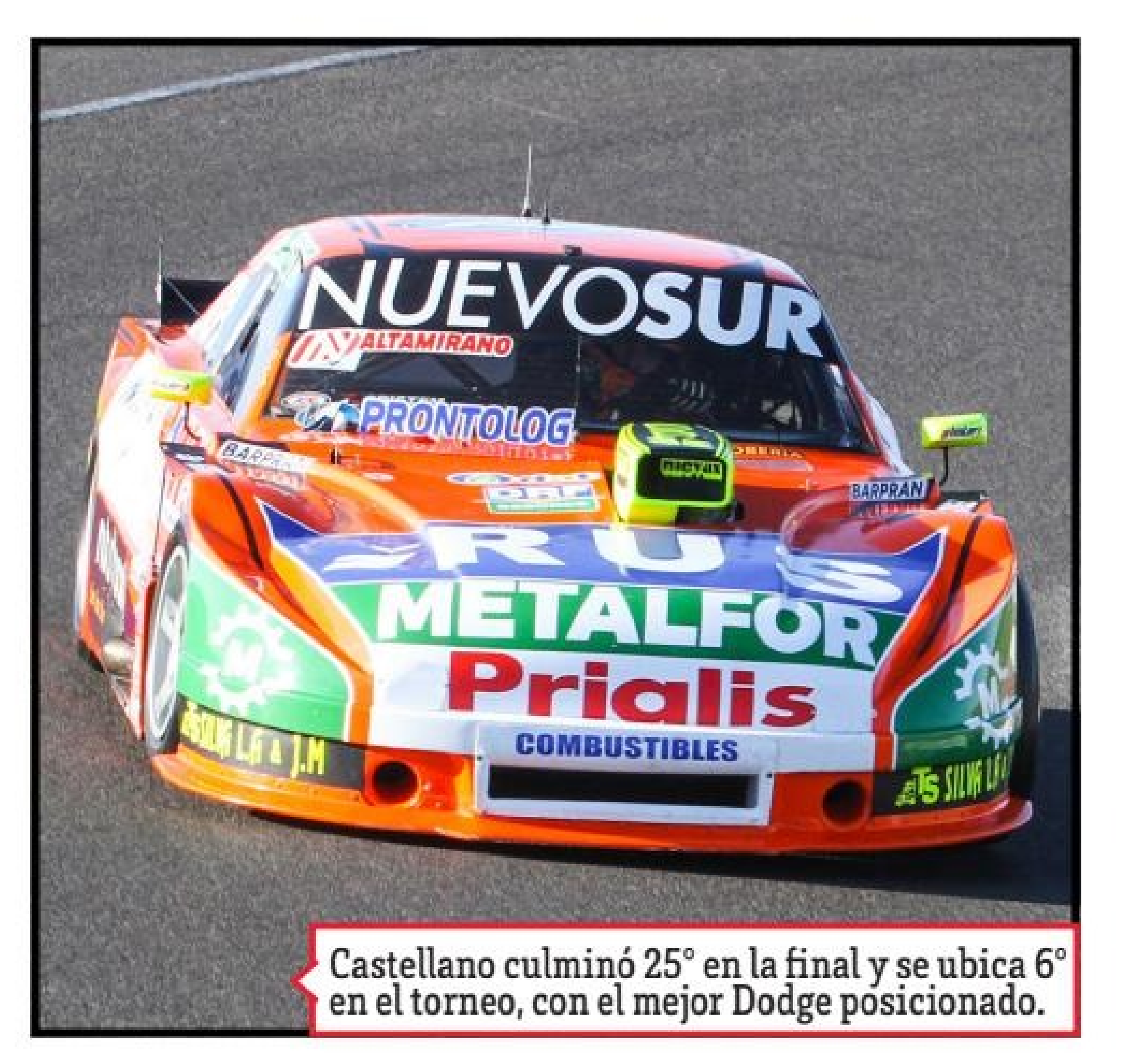
A fines de marzo, por la 3° fecha del actual campeonato, Werner celebró con el 1 en los laterales por primera vez. Canapino y Castellano lo siguieron.

7ª FECHA	10 Y 11 DE JULIO EN CONCORDIA
8ª FECHA	31 DE JULIO Y 1 DE AGOSTO
9ª FECHA	07 Y 08 DE AGOSTO
10ª FECHA	21 Y 22 DE AGOSTO

COPA DE ORO

11ª FECHA	11 Y 12 DE SEPTIEMBRE *
12ª FECHA	2 Y 3 DE OCTUBRE
13ª FECHA	30 Y 31 DE OCTUBRE
14ª FECHA	13 Y 14 DE NOVIEMBRE *
15ª FECHA	4 Y 5 DE DICIEMBRE

* Sujeto a modificación por las PASO y las elecciones nacionales legislativas.



Castellano culminó 25° en la final y se ubica 6° en el torneo, con el mejor Dodge posicionado.



LAS ÚLTIMAS NOVEDADES



¿CÓMO SIGUE EL CALENDARIO?

La suspensión de Concordia por el decreto de necesidad y urgencia como consecuencia de los crecientes casos de contagios por Coronavirus y la obligatoriedad de tener que modificar el calendario por las PASO (12 de septiembre) y las elecciones legislativas nacionales (14 de noviembre) en breve, reestructuró la continuidad del calendario del TC. Las próximas fechas, la 6ª, que será el 20 de junio en San Nicolás; y la 7ª, pautada para el 11 de julio en Concordia, están confirmadas si la actividad vuelve a la normalidad en los próximos meses. Los siguientes compromisos (8° y 9°) serán los fines de semana del 1 y 8 de agosto (fecha anunciada para recuperar la suspendida de este fin de semana) y no se descarta que sean en San Juan, tal como ocurrió el año pasado, con una semana de diferencia entre ambas. El 22 del mismo mes, Posadas recibiría al TC, ya que el gobierno de Misiones y el Auto Club informaron las intenciones para recibir a la categoría.
A partir de ahí, habrá que esperar cómo evoluciona la pandemia, las medidas que tome el Gobierno y las opciones de fines de semana libres que se presenten.



LAS CUATRO MARCAS EN LA PELEA

Tras cinco competencias, Agustín Canapino fue el piloto a vencer en esta primera etapa del campeonato. El de Arrecifes, quien se recupera de la gran pérdida de su padre a principio de año por COVID-19, ganó en la apertura de La Plata, y luego cosechó un 4° puesto en Buenos Aires, fue 2° en San Nicolás, 3° en Concepción del Uruguay y venía 3° en Paraná pero un pinchazo lo retrasó y le hizo perder buena cantidad de puntos. De todas formas, le lleva 30 puntos a Luis José Di Palma, muy regular con el Ford del Maquin Parts. Quizás a "Josito" le falta un poquito de contundencia para meterse en la lucha por un triunfo.
Mariano Werner es el otro protagonista excluyente del certamen. El campeón venció en San Nicolás, un circuito que le sienta muy bien, y casi repite de local en Paraná, pero Juan Cruz Benvenuti lo dejó con un sabor agridulce sobre el final. Al igual que Di Palma, Juan Pablo Gianini también está en la conversación por la Etapa Regular con un Ford muy parejo, alistado por su equipo, pero también le falta un plus para aspirar por una victoria.

El que venía de menor a mayor era Facundo Ardusso con el Chevrolet del JP Carrera. El de Las Parejas conquistó dos series en fila (Concepción y Paraná) y subió al podio en la capital entrerriana por primera vez, al llegar detrás de Benvenuti y Werner. Jonatan Castellano se impuso en Concepción y no pudo soslayar el rendimiento de su Dodge en Paraná. Los 20 kilos de lastre y una puesta a punto desacertada, más un toque en la serie, no le permitieron avanzar más allá del 25° lugar. Similar situación pasó Marcos Landa. El debutante del Renault Sport Torino Team llegó entre los cinco primeros en la última final, pero fue recargado por un toque a Christian Ledesma y quedó 35°. De todas formas, el uruguayo completa el póquer de marcas que pugna, ahí arriba, por quedarse con los 15 puntos que otorga la primera fase del campeonato.

EL TERCER CICLO EN EL JP, ¿SERÁ EL VENCIDO?



Después de la carrera de Concepción del Uruguay, Guillermo Ortelli mostró preocupación y dijo que iba a haber un análisis, y, de ser necesario, hasta estaba dispuesto a "parar la pelota". Pero un par de días más tarde, el "Rey de Salto" pegó el cambio de frente. *"Tomamos la decisión de desvincularnos del LCA Racing. Mi agradecimiento a todo el equipo, lamento mucho que las cosas no salieron como queríamos. Por otro lado, confirmo mi regreso al equipo JP Carrera. Gustavo Lema me pidió que le brinde la oportunidad de volver a darme un auto competitivo. Tiene toda mi confianza y esperamos volver a ser protagonistas"*, expresó el saltense en sus redes sociales.

De inmediato, la estructura con sede en Canning pasó a retirar por el Museo del TC el Chevrolet con el que se consagró campeón en 2016 y Ezequiel Giustozzi se puso a trabajar sobre el motor multiválvulas, por lo que su vínculo con los hermanos Bonelli también se dio por concluido.

Sus compañeros del JP, Facundo Ardusso y Diego Ciantini, le dieron la bienvenida públicamente, y el mismo Lema fue quien aclaró que Facundo le dijo de hacer algo por él. *"Es una inmensa alegría que vuelva por la amistad y la admiración que tengo por Guillermo. No desconozco la presión que genera tenerlo, pero me tengo fe; el JP es como su casa. Me haría muy feliz verlo adelante. Ahora tenemos que hablar en la pista"*, sostuvo el propietario del equipo.

Por su parte, Ortelli dejó en claro que aún le queda hilo en el carretel, pese a que el pasado 25 de abril cumplió 48 años. *"Disfruto de subirme al auto. Manejar un auto de carrera es lo que quiero y mantengo viva la pasión. No tengo presiones, pero es un desafío darle una alegría a toda la gente. Estoy con muchas ganas. Cuando me retire quiero que sea de la mejor manera. Todavía no pienso en eso"*, remarcó el siete veces campeón de TC y uno de los últimos ídolos.



TODINO SE INCORPORÓ AL MAQUIN PARTS

Después de cinco competencias junto al Alifraco Sport y un muy buen 6° puesto en Paraná, Germán Todino decidió llevar su Torino a Venado Tuerto para que sea atendido por el equipo Maquin Parts, con Carlos Caunedo como jefe técnico y la motorización de la estructura dirigida por Horacio Soljan. *"Hace un tiempo queríamos hacer algo con Germán pero no se había dado. Ahora surgió la posibilidad y estamos muy contentos con su incorporación. Sabemos del talento y potencial que tiene, y creemos que junto con la madurez que tenemos nosotros como equipo, podremos lograr grandes resultados"*, comentó Soljan.



ARDUSSO Y SU PREOCUPACIÓN POR LOS FUTUROS FANS...

En una charla con Visión Auto, Facundo Ardusso, entre otros temas, trató uno que lo preocupa, u ocupa. *"Desde que arranqué en el automovilismo, en el 2008, nunca viví una época dorada como lo era en el 2000/2002. Como telespectador, veía que el automovilismo tenía más fuerza en ese momento. Sin dudas es una preocupación, porque siempre se busca la llegada al público a través de diferentes acciones. Tengo patrocinantes que son meticulosos y se preocupan sobre dónde se vio, cómo se vio y cómo son los reportes. Otros no se preocupan tanto y me apoyan porque lo vienen haciendo desde hace tiempo y están ligados a mí. Le sirven acciones puntuales, como que vaya a Expo Agro, Expo Activa y como se relacionan con el campo, porque hay gente que me pregunta sobre el tema"*, reflexionó el de Las Parejas. Y concluyó: *"No veo muchos jóvenes en los autódromos. Hay que ver qué estrategia tomar para convocarlos, al igual que los chicos, al automovilismo. Es cuestión de hablar con mis sponsors para organizar una acción en los colegios".*

NO AL DESCARTE PERO SÍ AL REEMPLAZANTE



Luego de la petición de los pilotos a la CAF de la ACTC para implementar un sistema de descarte de una fecha, en caso de que un piloto debiera ausentarse por dar positivo de Coronavirus, el Comité Ejecutivo de la ACTC evaluó el pedido y no aceptó la posibilidad de desechar una cita, sino que anexó un artículo, al Reglamento Deportivo, sobre "Cambio de piloto".

La entidad autorizó, a un piloto en caso de contagiarse de COVID-19, a elegir un colega del TC Pista, TC Mouras o TC Pick Up para que lo reemplace. El corredor invitado, de manera excepcional, sumará los puntos para el piloto titular del coche y, si éste, incurre en una maniobra antideportiva y es sancionado por los comisarios deportivos o la CAF, deberá cumplir la sanción en la categoría en la que compita. El mismo piloto podrá ser convocado por otros competidores, en fechas sucesivas.

CAMBIOS DE MOTORISTAS AL POR MAYOR



Antes de la carrera en Paraná, cinco pilotos se desvincularon de los preparadores con los que venían trabajando y sumaron nuevos servicios. Guillermo Ortelli, al regresar al JP Carrera, también volvió a trabajar con Ezequiel Giustozzi, dejando las tareas de los hermanos Bonelli. Los entrerrianos tampoco continuaron con Alan Ruggiero y el Ford del RUS Med Team fue alistado por "Rody" Agut, en tanto que el motorista de Saladillo no siguió con Norberto Fontana, quien colocó en su Chevrolet un propulsor de Daniel Berra, ni con Valentín Aguirre, cuyo Ford fue armado por Marcelo Esteban. Por último, Nicolás Cotignola se desvinculó de "Machete" y le confió el Cherokee de su Torino a Martín Costanzo.

ACCIÓN ENTRE SEMANA



La ACTC tiene planificado organizar las 8ª fechas de TC Mouras y TC Pista Mouras, y la 3ª cita de TC Pick Up, este miércoles, jueves y viernes, en el Autódromo de La Plata, ya que las restricciones estrictas de circulación continuarían los próximos fines de semana.



UGALDE SUMA A FABIÁN FUENTES

El Torino de Lionel Ugalde no presentó una buena performance en esta temporada (21° en La Plata, desertó en Buenos Aires, 24° en San Nicolás, abandonó en CDU y 26° en Paraná) y, ante este impasse, contrató los servicios del chasista Fabián Fuentes para que revise la unidad y evalúe si existe un inconveniente en la estructura o en la puesta a punto de la misma. Cabe recordar que, junto al marplatense, trabaja su hermano Lisandro en la parte técnica del equipo. Una vez que se habilite la actividad, Lionel planifica una prueba en el Autódromo de La Plata para trabajar con Fuentes. Mientras tanto, tratará de cerrar el presupuesto para continuar hasta fin de año, ya que por el momento reunía el 75% y el resto salía de su bolsillo.

¿ROMBOS EN TC PICK UP?

Con el lanzamiento de la Alaskan, la empresa Renault está interesada para ingresar a la categoría de las camionetas. *"Para mi es el lugar donde se tiene que estar. Es una divisional que sigue creciendo, pero hoy es difícil tomar una decisión de volver a invertir en otra categoría por motivos económicos"*, explicó Alejandro Reggi, Director Deportivo de Renault Sport Argentina.





PRUEBA DE PERNÍA CON EL TORINO

Antes de que se decreten las nuevas restricciones, Leonel Pernía y el equipo Las Toscas Racing se presentaron en el Autódromo de La Plata para llevar a cabo una jornada de pruebas con el Torino. Junto a Maximiliano Juárez y Carlos Serpero, ingenieros técnicos de la estructura de Canning, el "Tanito" trabajó sobre distintas puestas a punto y soluciones aerodinámicas, aunque sobre el final del día no obtuvo el resultado esperado. *"Probamos todo lo que quisimos y sacamos muchas cosas positivas. Fue un día intenso de ensayos, pero cuando pusimos las gomas nuevas, no dimos ese saltito que hubiésemos querido. Tendremos que analizar los datos y ver qué pasó; por ahí cayó mal la goma, o debemos encarar el set-up cuando volvamos al 'Mouras'"*, sostuvo el de Tandil, quien marcó 1m26s5/10 en la mejor de sus 20 vueltas rápidas.



¡Felicitaciones al ganador del sorteo realizado en Instagram junto a @elchufabanderas, Ernesto Castelluccio! Sus hijos ya disfrutan del premio.



En la última fecha disputada de la Copa Bora 1.8 T, Juan Carlos "Tano" Raffo logró un destacado 3° puesto en la final.



SANTERO ESTRENARÁ UN FORD

El equipo Memo Corse tenía previsto realizar una prueba con un Ford 0km con Julián Santero, pero el parate pospuso la jornada comparativa que se iba a realizar. *"Íbamos a hacer la carrera de Concordia con el coche actual y, unos días después, una prueba comparativa en La Plata, pero no pudimos por las restricciones. Veremos qué deciden Walter (Alifraco) y Marcelo (Occhionero, dueño del equipo) cuando regresemos"*, indicó el cuyano.

La idea es testear la nueva unidad que, según el empresario, es superior a la actual (fue adquirida el año pasado, en un principio, para Mariano Werner) y va a funcionar mejor. Gran parte del auto se armó en el taller de Fabián Acuña en Tandil, con las directivas de Marcos Laborda. Una posibilidad es que quede para Santero, pero también puede ser vendido.

El equipo también cuenta con otro Ford nuevo, para Marcos Castro, ya que el coche que utiliza en el TC Pista es con el que Werner se consagró campeón en 2020 y debe ser entregado al Museo del TC, como indica el reglamento.

EMANUEL MORIATIS, PRESIDENTE

En la pasada fecha del Turismo Nacional, en Paraná, se realizó la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Pilotos Automóviles Turismo (APAT) y quedó conformada la nueva Comisión Directiva. Emanuel Moriatis fue anunciado como Presidente y Joel Borgobello como Vicepresidente, en tanto que el resto del cuerpo lo componen: José Luís Martos (Secretario), Gustavo Cano (Tesorero), Edgardo Porfiri, Juan Pablo Rossotti (Vocales Titulares), Pablo Otero, Diego Gay (Revisores de Cuentas Titulares), Leonel Larrauri y Nicolás Posco (Revisores de Cuentas Suplentes).

"Esta categoría es de todos; y a todos les agradezco por haber confiado en mí para conducir los destinos del Turismo Nacional. En esta categoría me inicié en 1998, gracias al TN he crecido en el automovilismo y hoy llegó el momento de devolverle todo lo que hizo por mí. Trabajaremos, fundamentalmente, en el aspecto comercial, fortaleciendo dicha área para buscar reducir los costos de los pilotos", aseguró Moriatis.



TEXTO: D.C.

POTENCIA AL PISO

Agradecemos a Ariel Espósito por la charla previa a la redacción de este artículo.

Los bancos de rodillos permiten ensayar el vehículo y medir la potencia del motor sin necesidad de desmontarlo, tal como se hacía años atrás con las tiradas del kilómetro en pista o ruta.

Hace rato que esta herramienta, otrora resistida por los seguidores del TC tradicional y adoptada por la inmensa mayoría de los cuadros técnicos de la categoría, libró la batalla final a su favor. Las ventajas y el control de los parámetros físicos-mecánicos que ofrece bajo techo, son comparables a los ensayos en el kilómetro de una pista o, su equivalente más antiguo, las tiradas en ruta. Tan difundido está su uso en el automovilismo que la mayoría lo emplea para medir el torque y la potencia tanto en el motor como en la rueda, y al mismo tiempo, descubrir la eventual pérdida de algunos caballos en la cadena de elementos que van, desde el volante, el motor, hasta la rueda del auto.

Ariel Espósito, que lleva casi 30 años junto al constructor Walter Alifraco, es un especialista en el tema. Arrancó como mecánico al lado de su men-



La prueba en el "rolo" brinda la mejor aproximación a la situación real del auto sobre la pista.

tor y gran amigo; con el tiempo se diversifica y se especializa en la preparación de autos de carrera, concentrándose en el armado de los autos y cajas de velocidades. También fue piloto en categorías como la Copa Bora, Desafío Fiesta, Race Pick Up Series, GT2000 y hasta ganó en Top Race en el callejero en Montevideo. Y es uno de los mejores para explicar de manera sencilla el funcionamiento técnico del "rolo" (como le dicen en la jerga), con un enfoque basado también en los conocimientos adquiridos por la experiencia.

UN SIMULADOR DE REALIDADES. El "rolo" sirve para evaluar los componentes mecánicos que intervienen en la generación y transmisión del movimiento aplicado a las ruedas motrices. *"Mide la potencia del motor a la rueda y, en la misma prueba, podemos relevar el sistema de transmisión, el powershift (NdelaR: caja de cambios secuencial), la admisión, el escape y la carburación, para llegar a la pista del autódromo con estos elementos en óptimas condiciones. Uno tiene un valor estimativo de la potencia que necesita y, de tanto realizar estos ensayos, sabe si el motor anda bien. Si los ajustes son correctos, la diferencia no puede oscilar más de un caballo. Si es mayor a eso, habría que pensar en algún problema"*, señala Espósito.


Ariel Espósito, que le dedica la vida al automovilismo, es el encargado de los ensayos en el taller de Alifraco Sport.

PRACTICIDAD Y MULTIUSO. *"Hay bancos con uno o dos rodillos. El nuestro tiene un enterizo sobre el que giran las ruedas motrices, mientras las delanteras van apoyadas en el piso. Se puede montar cualquier vehículo y realizar una tirada de aceleración. Cuando se trata de un auto de TN, con tracción delantera, se adapta a la necesidad, girándose y poniéndolo de trompa, con las ruedas sobre el rodillo. Es muy difícil que un auto con buen rendimiento en el rodillo, luego no desempeñe el mismo potencial en la pista"*, comenta.

NOSTÁLGICOS VS. MODERNOS. Ante los muchos que evocan las pruebas en ruta y afirman que TC era el de antes, Ariel opina: *"El resultado de los ensayos es parecido, pero lamentablemente hay que ir innovando y, ante todo, ser realistas. En un momento, el único que tenía esta clase de banco en el país era Oreste Berta. Así, él marcó una diferencia importante durante varias temporadas. Cuando el resto de los talleres fueron equipándose con sus bancos, la preparación en este ítem dejó de ser tan relevante. El sistema finalmente se impuso porque permitió realizar los ensayos en el taller, evitando pruebas en la calle o la ruta, con lo dificultoso y riesgoso que resultaba, consiguiendo los mismos resultados".*

LAS CONDICIONES. *"La cabina está cerrada y presurizada. Ahora, en invierno, con las bajas temperaturas, los motores empiezan a medir más potencia porque respiran mejor. Es algo que ya referenciamos en tantos años que llevamos haciendo estos ensayos"*, grafica. *"La prueba se complementa con dos ventiladores, uno dirigido hacia la toma de aire de los carburadores, que aumenta el caudal a medida que la rueda se acelera, y otro forzador móvil para el radiador, para mantener la temperatura y asegurar las condiciones estables del motor"*, completa.

NO ANULA EL BANCO ESTÁTICO DE PRUEBAS. Está claro que los valores arrojados por el "rolo" son muy aproximados a los que luego se van a verificar en la pista. Pero el ensayo de un motor en un banco de pruebas estático tradicional, es útil para que el preparador tenga un primer acercamiento a los HP que dispone. En este caso se acelera el motor a fondo y va agarrando potencia cuando se le suelta el freno. De la otra manera, en el "rolo", el ensayo de aceleración simula la acción como si el auto estuviera traccionando en la pista. De ahí que aquella primera referencia del motorista sea útil, y le sirva en el paso siguiente, para orientarse si un elemento de la transmisión consume algo de la potencia erogada por el motor. Pero no tiene el control de los escapes, los múltiples y los elementos de transmisión que equipan al auto cuando llega a la pista. Así, frente a algún imprevisto en el autódromo, habrá pocas probabilidades de recuperar el rendimiento mostrado en el taller. *"Con el banco de rodillo, cada uno fue dándose cuenta de los detalles que pueden afectar el funcionamiento del motor y solucionarlo antes de salir hacia el autódromo, llegando a la pista, con el resultado exacto de la potencia que la rueda transmite al piso"*, señala Ariel, quien además resalta el tiempo, dinero y trabajo que se ahorra desde que se aplica este método.

El auto, con la linga de agarre en la rueda delantera y la trasera en el rodillo. Sobre el capó, el conducto conectado al forzador que direcciona el aire hacia la boca del carburador.



	Torque Corr[Kgm]	Potencia Corr[CV]	Velocidad[Km/h]	Lambda[AFR]
Promedios	38,98	428,55	236,5	7,44
Maximos	41,28	439,33	263,4	7,46
Minimos	35,25	400,68	209,6	7,44

	Torque Corr[Kgm]	Potencia Corr[CV]	Velocidad[Km/h]	Lambda[AFR]
Promedios	39,58	427,39	232,0	7,44
Maximos	41,28	439,33	254,5	7,46
Minimos	36,86	400,68	209,6	7,44

Cond. Ambientales:
Factor Corrección: 0,972 (SAE J1349/2004) / Momento de Inercia: 188,19
Desde 7010 RPM a 8794 RPM
Tiempo de Aceleración:
Tiempo de Asentamiento:
Duración del Ensayo:

Entre 7000 RPM y 8800 RPM
Potencia máx 439,33 CV @ 8300 RPM

Entre 7000 RPM y 850
Potencia máx 439

El equipo cuenta con adquisición de datos: genera valores del motor, los compara con otras pruebas y corrige automáticamente las condiciones ambientales de la sala de ensayo.





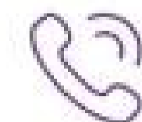




¡Tenemos un plan para **vos y tu familia!**

- Con o sin aportes de Obra Social.
- Una vez que te asocias, no te aumentamos la cuota por edad.
- Atención personalizada.
- Todos los servicios cerca de tu casa.
- Somos del oeste, conocemos y trabajamos con los mejores!

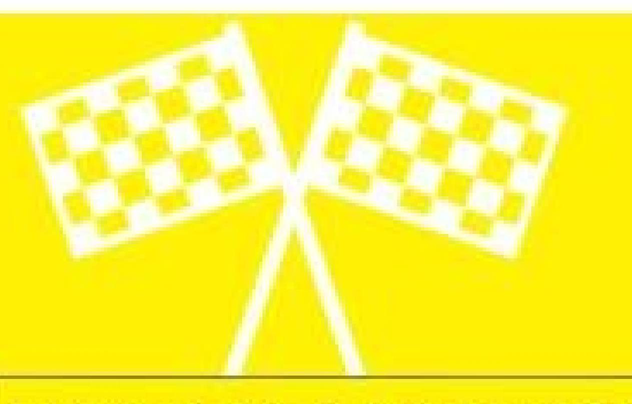
Somos la medicina prepaga que necesitas



CONTACTATE CON NOSOTROS!

. www.vitas-sa.com.ar/tuclinica
. Casa Central (Morón): 25 de mayo 369, Tel. 2205-9200
. Sucursal Ituzaingó: Zufriategui 725, Tel. 2205-9230
. Sucursal Hurlingham: Jauretche 1492, Tel. 2205-9240

LA PLATA VII – *7ª FECHA*
***TC MOURAS** – 21 DE MAYO*



TEXTO: G.L.C. | FOTOS: BH

CON TODO EN CONTRA...

El DNU del presidente obligó a adelantar toda la actividad para el viernes y la lluvia complicó el cronograma. Azar y Gandulia ganaron las series.

El jueves 20, el presidente Alberto Fernández anunció las nuevas medidas restrictivas para el país, con la prohibición de realizar eventos deportivos y la circulación de personas no esenciales, por lo que la ACTC tuvo que reprogramar la séptima fecha, con todos los equipos en el Autódromo de La Plata, para el viernes (sin TC Pick Up ya que no habían arribado en su totalidad al circuito). Así, se desarrolló el entrenamiento, la clasificación y las series.

En la primera serie, Diego Azar, autor de la pole position, aceleró cuando el Auto de Seguridad dejó la pista, seguido por Juan Pablo Pilo, pero a la salida del primer tránsito por la chicana, el de Isidro Casanova se retrasó con un problema en el Chevrolet alistado por Las Toscas Racing. Así, Lucas Granja heredó la segunda posición con el Chevrolet y Bruno Boccanera, en la segunda ronda, superó a Lucas Vicino (ahora con un Dodge del Galarza Racing, ex Nicolás Montanari) y completó el trío del "Chivo". Rudi Bundziak, con Ford, también pudo dar cuenta de Vicino y alcanzó el cuarto puesto. *"La pista está difícil, la lluvia está intensa pero se puede transitar con buen grip, está para cualquiera. Ojalá sea la serie más rápida para no tener el spray en la final, la cual va a ser muy dura"*, decía Azar.

Un rato después, en la segunda batería, con más agua y consecuentemente más spray, Gabriel Gandulia picó en punta aunque no la tenía fácil, porque los charcos que se formaban en la pista casi le hicieron perder el control del Ford alistado por el Moriatis Competición. Detrás marchaba Jeremías Olmedo, con otro Ford del equipo, y Tomás Brezzo, pero que, con el paso de los metros, cada vez se alejaba más de los punteros con el Chevrolet del Coiro Dole Racing. Pero el porteño ganó el parcial más veloz y se enfilaba para partir adelante en la séptima prueba del año. *"No podía creer que fuera la serie más rápida, porque venía como podía y trataba de no equivocarme. Había que estar muy atento, porque casi pierdo el auto en dos oportunidades pero es una satisfacción enorme este triunfo parcial"*, expresaba el ganador.



Olmedo llegó como escolta de Gandulia y amplió su ventaja al frente del campeonato.



Tras quedar relegado en la clasificación (14°), Quijada avanzó en la serie y terminó 5°.



En su presentación con el Chevrolet del Coiro Dole Racing, Brezzo fue 3° en la primera serie.



Buen avance de Boccanera (3°) en el parcial, después de partir séptimo.



Vicino, ahora con el Dodge del Galarza Racing, concluyó 5° en la batería inicial.

6ª FECHA, TC MOURAS | LA PLATA - 01 Y 02 DE MAYO



Lugón capturó la punta después de un toque entre Domenech y Quijada y celebró su primer triunfo con Ford. Gandulia y Bundziak completaron el trío del Óvalo.

Clasificación: Domenech (01:28.527) **/ Series:** Domenech y Quijada

FINAL (16V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.	Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Lugón, Rodrigo		29:16.778	15°	Boccanera, Bruno	a	23.270
2°	Gandulia, Gabriel	a	1.365	16°	Domenech, Alfonso	a	23.382
3°	Bundziak, Rudi	a	4.354	17°	Salerno, Alessandro	a	25.575
4°	Azar, Diego	a	4.543	18°	Quijada, Marcos	a	25.599
5°	Olmedo, Jeremías	a	4.959	19°	Oliver, Amilcar	a	25.618
6°	Martínez, Tobías	a	5.901	20°	Micheloud, Thomas	a	25.678
7°	Cotignola, Luciano	a	10.570	21°	Teti, Jerónimo	a	27.353
8°	Valle, Lucas	a	12.969	22°	Abdala, Tomás	a	31.228
9°	Leguizamón, Baltazar	a	15.373	23°	Vivot, Maximiliano	a	4 vtas.
10°	Conta, Gregorio	a	17.705	24°	López, José Luis	a	9 vtas.
11°	Pilo, Juan Pablo	a	18.792	25°	Granja, Lucas	a	10 vtas.
12°	Maceira, Juan I.	a	20.125	26°	Montenegro, Gonzalo	a	12 vtas.
13°	Esquivel, Ignacio	a	20.546	27°	Montanari, Nicolás	a	15 vtas.
14°	Reinoso, Braian	a	22.187	28°	Guiffrey, Matías	a	15 vtas.

PR: 139,838 km/h. **RV:** Lugón, en la 3, en 1:30.852 a 169,000 km/h. **EXC:** Vicino por toque a Nowak. **PS:** Domenech por MP a Quijada. **NRP:** Nowak.

7ª FECHA, TC MOURAS | LA PLATA - 21 DE MAYO

CLASIFICACIÓN

Pos.	Num.	Piloto	Marca		Tiempo / Dif.
1°	110	Azar, Diego	Chevrolet		01:49.946
2°	16	Gandulia, Gabriel	Ford	a	0.068
3°	177	Pilo, Juan Pablo	Chevrolet	a	0.390
4°	146	Olmedo, Jeremías	Ford	a	0.812
5°	172	Granja, Lucas	Chevrolet	a	1.098
6°	98	Reinoso, Braian	Ford	a	1.151
7°	88	Vicino, Lucas	Dodge	a	1.258
8°	71	Brezzo, Tomás	Chevrolet	a	1.282
9°	113	Lugón, Rodrigo	Ford	a	1.323
10°	133	Guiffrey, Matías	Ford	a	1.366
11°	21	Bundziak, Rudi	Ford	a	1.576
12°	93	Domenech, Alfonso	Dodge	a	1.737
13°	129	Boccanera, Bruno	Chevrolet	a	1.761
14°	197	Quijada, Marcos	Dodge	a	1.911
15°	30	Abdala, Tomás	Ford	a	2.013
16°	7	Vivot, Maximiliano	Chevrolet	a	2.035
17°	101	Valle, Lucas	Dodge	a	2.260
18°	105	Esquivel, Ignacio	Ford	a	2.276
19°	108	Conta, Gregorio	Torino	a	2.429
20°	54	Cotignola, Luciano	Dodge	a	2.612
21°	116	Micheloud, Thomas	Ford	a	2.738
22°	77	Maceira, J. Ignacio	Torino	a	3.186
23°	120	Feito, Maximiliano	Ford	a	3.900
24°	55	Montanari, Nicolás	Chevrolet	a	4.023
25°	46	Oliver, Amilcar	Ford	a	4.734
26°	33	López, José Luis	Ford	a	10.539
27°	95	Montenegro, G.	Ford	a	10.693

PR: 144,071 km/h. **ST:** Danti.

1° SERIE (4V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Azar, Diego		07:43.841
2°	Granja, Lucas	a	3.355
3°	Boccanera, Bruno	a	6.830
4°	Bundziak, Rudi	a	11.475
5°	Vicino, Lucas	a	18.875
6°	Lugón, Rodrigo	a	19.173
7°	Micheloud, Thomas	a	22.562
8°	Valle, Lucas	a	29.722
9°	Oliver, Amilcar	a	36.009
10°	Conta, Gregorio	a	38.774
11°	Montenegro, Gonzalo	a	1:00.596
12°	Feito, Maximiliano	a	1:27.293
13°	Danti, Diego	a	1 vta.

PR: 136,598 km/h. **RV:** Bundziak, en la 4, en 1:53.841 a 139,141 km/h. **NRP:** Abdala y Pilo.

2° SERIE (4V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Gandulia, Gabriel		07:39.366
2°	Olmedo, Jeremías	a	4.046
3°	Brezzo, Tomás	a	16.302
4°	Reinoso, Braian	a	26.802
5°	Quijada, Marcos	a	27.331
6°	Guiffrey, Matías	a	29.658
7°	Maceira, Juan I.	a	31.366
8°	Esquivel, Ignacio	a	35.458
9°	Cotignola, Luciano	a	40.098
10°	Montanari, Nicolás	a	44.526
11°	Vivot, Maximiliano	a	44.698
12°	Domenech, Alfonso	a	50.511
13°	López, José Luis	a	1:13.772

PR: 137,929 km/h. **RV:** Gandulia, en la 3, en 1:54.250 a 138,643 km/h. **R:** Domenech 10 segundos por chicana.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos	Pos.	Piloto	Puntos
1°	Olmedo, Jeremías*	243	19°	Pilo, Juan Pablo	106.5
2°	Quijada, Marcos*	229.5	20°	Brezzo, Tomás	104.5
3°	Bundziak, Rudi*	199	21°	Nowak, Leonardo	100.5
4°	Valle, Lucas	189.5	22°	Abdala, Tomás	99.5
5°	Azar, Diego	181	23°	Maceira, J.Ignacio	99.5
6°	Martínez, Tobías*	172	24°	Boccanera, Bruno	91
7°	Cotignola, Luciano	162	25°	Esquivel, Ignacio	87
8°	Lugón, Rodrigo*	161.5	26°	Teti, Jerónimo	79.5
9°	Vicino, Lucas*	157.5	27°	Salerno, Alessandro	74.5
10°	Vivot, Maximiliano	149.5	28°	Oliver, Amilcar	71.5
11°	Domenech, Alfonso	149	29°	López, José Luis	61
12°	Gandulia, Gabriel	135.5	30°	Oliver, Axel	44.5
13°	Leguizamón, B.	124	31°	Montenegro, G.	35
14°	Montanari, Nicolás	119.5	32°	Feito, Maximiliano	22
15°	Guiffrey, Matías	118.5	33°	Baldinelli, Ezequiel	21
16°	Granja, Lucas	115	34°	Micheloud, Thomas	18
17°	Reinoso, Braian	112.5	35°	Danti, Diego	9
18°	Conta, Gregorio	111	*	Cantidad de victorias	

SIGLAS DE REFERENCIA

PR	= Promedio.	PS	= Pase y siga.
ST	= Sin tiempo.	AP	= Apercibimiento.
RT	= Recargo por técnica.	NRP	= No registró paso.
RV	= Récord de vuelta.	EXC	= Excluido.
MP	= Maniobra peligrosa.	R	= Recargo.
NL	= No largó.	ET	= Excluido total.

LA PLATA VII – 7ª FECHA
TC PISTA MOURAS – 21 DE MAYO



TEXTO: G.L.C. | FOTOS: BH

...Y NI EL TIEMPO A FAVOR

Deambrosi y Piñeiro dominaron las baterías, pero cuando se prestaban a disputar las carreras, la tormenta obligó a las autoridades a suspender la actividad.

Fabrizio Benítez, con el Dodge del Sport-team, estaba contento tras lograr su primera pole position en la divisional. Sin embargo, la sonrisa poco le duró, porque cuando se puso en marcha la primera serie, el neuquino controló a Franco Deambrosi, pero luego perdió el control del auto y se despistó, por lo que el de Ituzaingó tomó el liderazgo y se encaminó hacia la victoria, seguido por Jeremías Scialchi con Chevrolet y Gerónimo Gonnet, con Torino. En el segundo chico, Lautaro Piñeiro, quien dejó el Ford para conducir un Dodge del equipo de Fidalgo Peduzzi y quedó segundo en la clasificación, a más de tres décimas de Benítez, mantenía la punta de la competencia y era escoltado por Ramiro De Bonis, quien piensa más en sumar por el campeonato que en obtener un éxito. Nicolás Meichtri terminaba tercero, a casi medio segundo del joven de Virrey del Pino, que con semejante contundencia se ganaba la posición de privilegio para la grilla de la final.

Sin embargo, unos minutos antes de que se ponga en marcha el séptimo compromiso, los Comisarios Deportivos anunciaron la suspensión de la fecha por cuestiones de seguridad, ya que la pista presentaba charcos y las banquinas no estaban en buenas condiciones. *"Hicimos las series con lo justo, pero se desató un diluvio y tomamos la determinación de dar por concluida la actividad, con el otorgamiento de los puntos de la clasificación y las series. Se complicó mucho la situación, y por seguridad de los pilotos, si bien faltaban las finales de la Fórmula 3 Metropolitana, TC Pista Mouras y TC Mouras, no daba para más y decidimos suspender la cita"*, comentaba Roberto Saibene.



Tras un despiste, Jaime se retrasó al 9° sitio de la primera serie.



Pieraligi finalizó en el 5° puesto con el Chevrolet de su equipo.



Con el 2° lugar en la batería complementaria, De Bonis se afirma en la cima del torneo.



Primera pole position para Benítez (4° en el parcial) con el Dodge del Sportteam.

6ª FECHA | LA PLATA - 01 Y 02 DE MAYO



Con el Torino campeón, Gonnet obtuvo su debut triunfal y ya apunta a pelear por el título. De Bonis y Ochoa lo siguieron con los Ford.

Clasificación: Ochoa (1:29.746) **/ Series:** De Bonis y Gonnet

FINAL (14V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Gonnet, Gerónimo		23:30.837
2°	De Bonis, Ramiro	a	0.879
3°	Ochoa, Joaquín	a	1.194
4°	Testa, Renzo	a	3.282
5°	Chansard, Gaspar	a	3.477
6°	Jaime, Alberto	a	3.798
7°	Meichtri, Nicolas	a	5.097
8°	Pieraligi, Dino	a	5.630
9°	Morán, Nicolás	a	6.073
10°	Piovano, Santiago	a	6.853
11°	Guardia, Juan M.	a	8.854
12°	Palotini, Leonardo	a	10.585
13°	Chiappella, Bruno	a	10.922
14°	Benítez, Fabrizio	a	11.325
15°	Abasciano, Franco	a	11.326
16°	Deambrosi, Franco	a	12.026
17°	Eguía, Juan José	a	12.073
18°	Bracco, Eduardo	a	12.640
19°	Sava, Valentín	a	13.880
20°	Goya, José	a	16.836
21°	Ledesma, Facundo	a	20.308
22°	Segovia, Diego	a	1 vta.
23°	Martínez, Luciano	a	2 vtas.
24°	Scialchi, Jeremías	a	4 vtas.
25°	Piñeiro, Lautaro	a	8 vtas.
26°	Ruiz, Manuel	a	12 vtas.

PR: 152,361 km/h. **RV:** De Bonis, en la 2, en 1:31.697 a 167,443 km/h. **AP:** Sava por MP a Bracco, Martínez L. por MP a Ruiz y Goya J. por MP a Segovia. **R:** Abasciano por toque a Benítez.

7ª FECHA, TC PISTA MOURAS | LA PLATA – 21 DE MAYO

CLASIFICACIÓN

Pos.	Num.	Piloto	Marca	Tiempo / Dif.
1°	132	Benítez, Fabrizio	Dodge	01:51.381
2°	94	Piñeiro, Lautaro	Dodge	a 0.335
3°	88	Deambrosi, Franco	Ford	a 0.355
4°	78	De Bonis, Ramiro	Ford	a 0.472
5°	137	Scialchi, Jeremías	Chevrolet	a 0.605
6°	129	Meichtri, Nicolás	Ford	a 0.970
7°	123	Gonnet, Gerónimo	Torino	a 0.996
8°	54	Ochoa, Joaquín	Ford	a 1.527
9°	43	Pieraligi, Dino	Chevrolet	a 2.141
10°	101	Testa, Renzo	Ford	a 2.723
11°	188	Jaime, Alberto	Dodge	a 2.766
12°	152	Abasciano, Franco	Torino	a 4.257
13°	99	Eguía, Juan José	Ford	a 5.199
14°	68	Piovano, Santiago	Chevrolet	a 5.558
15°	124	Palotini, Leonardo	Chevrolet	a 6.275
16°	139	Finelli, Nicolás	Chevrolet	a 7.176
17°	140	Chansard, Gaspar	Dodge	a 7.721
18°	8	Morán, Nicolás	Ford	a 8.863
19°	189	Echave, Carlos	Ford	a 17.333

PR: 142,215 km/h. **ST:** Pietranera.

1° SERIE (4V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Deambrosi, Franco	07:47.732
2°	Scialchi, Jeremías	a 2.661
3°	Gonnet, Gerónimo	a 5.230
4°	Benítez, Fabrizio	a 14.130
5°	Pieraligi, Dino	a 19.564
6°	Chansard, Gaspar	a 20.915
7°	Eguía, Juan José	a 37.935
8°	Palotini, Leonardo	a 40.752
9°	Jaime, Alberto	a 1:01.836
10°	Echave, Carlos	a 2 vtas.

PR: 135,462 km/h. **RV:** Jaime, en la 4, en 1:54.983 a 137,759 km/h.

2° SERIE (4V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Piñeiro, Lautaro	07:42.528
2°	De Bonis, Ramiro	a 10.515
3°	Meichtri, Nicolás	a 29.910
4°	Testa, Renzo	a 37.742
5°	Morán, Nicolás	a 40.171
6°	Ochoa, Joaquín	a 51.667
7°	Pietranera, Germán	a 1:00.890
8°	Abasciano, Franco	a 1:06.260
9°	Finelli, Nicolás	a 1:06.261
10°	Piovano, Santiago	a 2 vtas.

PR: 136,986 km/h. **RV:** De Bonis, en la 2, en 1:55.085 a 137,637 km/h.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	De Bonis, Ramiro*	241.5
2°	Chansard, Gaspar*	200
3°	Testa, Renzo	195.5
4°	Ochoa, Joaquín*	193
5°	Morán, Nicolás	177
6°	Jaime, Alberto*	175.5
7°	Deambrosi, Franco*	172
8°	Gonnet, Gerónimo*	171.5
9°	Bracco, Eduardo	155
10°	Abasciano, Franco	152
11°	Sava, Valentín	149
12°	Benítez, Fabrizio	145
13°	Pieraligi, Dino	137
14°	Eguía, Juan José	137
15°	Piñeiro, Lautaro	120
16°	Serna, Tomás	108.5
17°	Ruiz, Manuel	102.5
18°	Finelli, Nicolás	99.5
19°	Scialchi, Jeremías	88.5
20°	Viggiani, Agustín	76.5
21°	Piovano, Santiago	65.5
22°	Meichtri, Nicolás	61
23°	Segovia, Diego	56.5
24°	Goya, José	50
25°	Pereyra, Fabián	45
26°	Echave, Carlos	42
27°	Chiappella, Bruno	35.5
28°	Goya, Néstor Omar	31.5
29°	Martínez, Francisco	26
30°	Guardia, Juan M.	25.5
31°	Palotini, Leonardo	25.5
32°	Stefanoni, Juan	22
33°	Malbrán, José	21.5
34°	Bobbio, Marcos	19.5
35°	Bailo, Martín	15.5
36°	Ledesma, Facundo	14
37°	Martínez, Luciano	12.5
38°	Pietranera, Germán	2

* Cantidad de victorias

SIGLAS DE REFERENCIA

- **PR** = Promedio.
- **ST** = Sin tiempo.
- **RT** = Recargo por técnica.
- **RV** = Récord de vuelta.
- **MP** = Maniobra peligrosa.
- **NL** = No largó.
- **PS** = Pase y siga.
- **AP** = Apercibimiento.
- **NRP** = No registró paso.
- **EXC** = Excluido.
- **R** = Recargo.
- **ET** = Excluido total.



2° FECHA | C. DEL URUGUAY
15 Y 16 DE MAYO

Próxima fecha: 11, 12 y 13 de junio en Buenos Aires (circuito N°9)





Persia festeja en el podio con los pilotos del Toyota Gazoo Racing: Reutemann y Azar.

INFORME: PRENSA TR

CERRÓ LA PERSIANA

Persia ganó su primera carrera en la especialidad con un gran auto, sellando el resultado luego de aprovechar la lucha entre los punteros.

FINAL (20V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Persia, Frabricio		32:37.580
2°	Reutemann, Ian	a	0.955
3°	Azar, Diego	a	1.643
4°	Sapag, José M.	a	9.996
5°	Aldrighetti, F.	a	10.803
6°	Federicci Di Palma J.C.	a	43.186
7°	**Giustozzi, Darío**	**a**	**54.261**
8°	Cravero, Matías	a	1 vta
9°	Hamze, Adrián	a	6 vtas
10°	Ciarrocchi, M.	a	10 vtas

Ganador Copa Master

Campeonato: Azar y Persia, 51 puntos. Reutemann, 38; Ciarrochi, 37; Facundo Aldrighetti, 28; Sapag, 27; Stefano Di Palma, 18; Juan C. Federicci, 9; Matías Cravero, 8; Darío Giustozzi, 7; etc.

La final se puso en marcha con dos representantes del Toyota Gazoo Racing en la primera fila, el poleman Diego Azar y su compañero de equipo, Ian Reutemann. En ese momento, Fabricio Persia avanzó al segundo puesto y Marcelo Ciarrocchi saltó al tercero. Enseguida la competencia fue interrumpida por el Auto de Seguridad y, en su reinicio, Ciarrocchi doblegó la línea de ambos en una sola maniobra. Más tarde, tuvo que abandonar por un problema técnico en su auto y le dejó el liderazgo a Persia mientras Azar, que era segundo, perdió terreno y era superado por José Manuel Sapag (ganador del Sprint) y Reutemann. De esta forma, Persia logró tranquilidad y alcanzó su primer triunfo en la categoría mientras que, ante el retraso de Sapag en el pelotón, completaron el podio Reutemann y Azar. Por su lado, Darío Giustozzi fue el ganador de la Copa Master y se afianzó en la cima de este certamen.

De esta forma, Persia protagonizó una fecha inolvidable para su familia, ya que se impuso en el mismo fin de semana que su hermano Ariel (en Top Race Series) y bajo el techo del mismo equipo, el SDE Competición. *"Mi auto funcionó como un rayo, gracias al esfuerzo de todos los integrantes del equipo y a mi hermano, que también me está dando una gran mano en todo sentido. Hicimos un cambio en el auto entre la clasificación y la carrera que le dio muy buen ritmo. Corrí a fondo todas las vueltas. No quería que me alcanzaran porque la presión podía hacerme equivocar. Estoy feliz porque se dio el triunfo"*, concluyó el ganador.



El abrazo ganador entre los hermanos Persia.

INFORME: PRENSA TR



Persia es el nuevo líder del campeonato tras su victoria de punta a punta. Acá, el Mondeo del ganador seguido por Gambarte en los primeros metros de carrera.

EL FESTEJO DE LA PREVIA

Ariel Persia anticipó la fiesta familiar con un triunfo que, un rato más tarde, imitaría su hermano Fabricio en TRV6. Gastaldi y Sánchez completaron el podio.

FINAL (15V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Persia, Ariel		27:20.793
2°	**Gastaldi, Luis**	**a**	**10.505**
3°	**Sanchez, Oscar**	**a**	**10.746**
4°	Zanazzi, Ianina	a	12.883
5°	Moreno, E.	a	13.067
6°	**Tracogna, A.**	**a**	**13.454**
7°	Palau, Nicolás	a	13.960
8°	**Chiapetta, M.**	**a**	**37.526**
9°	Capurro, Matías	a	1.04.167
10°	Otero, Miguel	a	1.12.019

Pilotos Copa Master

Campeonato: Persia, 39 puntos; Sánchez 38; Verriello, 37; Otero 30, Gambarte, 29; Tracogna, 23; Gastaldi, 22; Zanazzi, 18; Moreno, 12; Nicolás Palau, 11; etc.

Apenas se apagó el semáforo, Ariel Persia saltó a la punta tratando de establecer diferencias sobre Lucas Gambarte (poleman) y, luego, con Matías Capurro, que superó a Miguel Otero (había largado tercero).

La carrera fue neutralizada por un despiste de Diego Verriello y, tras el relanzamiento, Persia mantuvo el liderazgo. Detrás suyo, un toque entre Gambarte y Norberto Grosso, quien estaba cuarto e intentó meterse entre los tres de adelante, terminó retrasando a ambos. Los nuevos escoltas eran Luis Gastaldi e Ianina Zanazzi, luego de haber largado desde el octavo cajón de la grilla. Adrián Tracogna se ubicaba cuarto y Eduardo Moreno, quinto. Ambos eran perseguidos por Capurro, que buscaba recuperar terreno, yendo a disputar la posición con Zanazzi en el ingreso a la recta; sin embargo, un semi-trompo le hizo perder varias posiciones. De esta forma, Ianina mantuvo el tercer puesto hasta el último giro, cuando fue superada por Oscar Sánchez.

A todo esto, Persia cerró un fin de semana contundente (había ganado también la carrera Sprint del sábado) logrando su primera victoria individual en la especialidad, ya que lo había hecho como invitado de su hermano Fabricio en diciembre de 2019. *"Tuvimos dos grandes carreras, y fue clave el ritmo del auto. Hay que seguir trabajando en el mismo sentido y quiero agradecer a mi equipo y a la categoría por seguir creciendo y ponerle tanto empeño a la actividad"*, señaló el sanjuanino.

Los escoltas fueron Gastaldi, ganador de la Copa Master, y Oscar "Zapallito" Sánchez, de notable avance tras partir desde el 14° lugar.



Persia, escoltado en el podio por Gastaldi (2°, ganador de la Copa Master) y Sánchez.



2° FECHA | C. DEL URUGUAY
15 Y 16 DE MAYO

Próxima fecha: 11, 12 y 13 de junio en Buenos Aires (circuito N°9)



INFORME: PRENSA TR



Con esta victoria, el ganador saltó al segundo puesto del campeonato. Acompañan Di Gennaro (2°) y "El Dipy" (der.).

EXCELENTE RETORNO

Malbrán volvió a la categoría y se llevó la victoria en Concepción del Uruguay, cerrando de esta manera un fin de semana ideal.

FINAL (11V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Malbrán, José		22:58.247
2°	Di Gennaro, Facundo	a	3.960
3°	Martínez, D.	a	19.052
4°	Felippo, Kevin	a	20.029
5°	Farfala, Martín	a	22.594
6°	May, Alexis	a	33.171
7°	Guttlein, Carlos	a	40.912
8°	Daglio, Juan	a	1.00.557
9°	Franke, Aixa	a	1.14.854
10°	Mercado, Héctor	a	1.51.964

Campeonato: Farfala, 43 puntos; Malbrán, 37; Di Gennaro, 25; Martínez y Rocio Migliore, 22; Axel Tomada, 20; Felippo, 17; Juan Daglio,12; Carlos Guttlein y Alexis May, 9; etc.

José Malbrán obtuvo su primer triunfo en la menor de las divisionales del Top Race a bordo del Mercedes Benz alistado por el Equipo R36 Team. Y lo hizo de punta a punta, tras adueñarse previamente de la prueba de clasificación y el Sprint.

Malbrán impuso condiciones desde el arranque con una muy buena largada, maniobra que le permitió encabezar el pelotón y manejar sin grandes sobresaltos durante los catorce giros. De esta forma, logró sellar una victoria que además le permitió escalar hasta el lugar de escolta en el campeonato.

Facundo Di Gennaro, representante del Yerobi Racing Team llegó en segundo puesto, mientras que David "El Dipy" Martínez alcanzó el último escalón del podio.

Kevin Felippo mejoró la actuación anterior en Buenos Aires y se llevó un cuarto puesto luego de haber ocupado el tercer lugar durante gran parte de la carrera. El puntero del campeonato, Martín Farfala, completó las cinco primeras posiciones, tras haber largado desde la última colocación. *"Estoy muy contento y enormemente agradecido por este resultado. Esto no lo logré solo, es parte del R36 Team, 'Rolo' Ortega y toda mi familia. Fue un fin de semana muy completo y provechoso para mí"*, comentó Malbrán luego de finalizar la carrera.



En su incorporación al R36 Team, Malbrán ganó el Sprint y la Final.

TEXTO: D.C.



"HOY SE DECIDE SI CORRO..."

CURIOSIDADES DEL TC

Pocos días antes de la 8° fecha de TC en Posadas, allá por 2008, el piloto misionero Rafael Morgenstern tenía a su disposición un Torino para participar en esa carrera. Sin embargo, no contaba con el presupuesto completo. Y a minutos de regir el cierre de inscripciones, seguía sin confirmar su presencia.

La posibilidad se había abierto una semana antes, el 11 de junio, durante una promoción de la ACTC. A esa conferencia de prensa habían concurrido Marcos Di Palma, Diego Aventín y el propio Morgenstern. Además estuvieron Carlos Malarczuk (Presidente del Automóvil Club Misiones), Orlando Franco (Intendente de Posadas), Adolfo Safrán (Presidente del IPLYC) y Fernando Miori (Gerente General de la ACTC), entre otros. En esa reunión, mantenida en las instalaciones Casino Club de la capital provincial, todos sabían que al piloto de Oberá se le había caído un importante auspiciante. Entonces, la reacción de Marcos fulminó a todos: *"El 'Rafa' no tiene la publicidad del IPLYC, podríamos hacer algo para que la tenga. Si usted pone, yo me comprometo en poner la misma cantidad"*, le dijo a Safrán. Esto generó muchos aplausos y, acaso, envalentonado por eso, miró fijo a Malarczuk: *"Carlos, ¿qué posibilidades habría de que se le den 50 entradas a boxes para que el 'Rafa' las venda"*, disparó Di Palma. El presidente del ACM aceptó y Marquitos, sin respirar, le pidió a Miori que la ACTC ayudara con un juego de neumáticos sin costo.

Las tratativas siguieron. Pero cuando faltaban pocos minutos para el cierre de inscripciones, la voz de Morgenstern retumbó en todo el territorio confirmando su presencia: *"Vuelvo al TC y en mi tierra, así que estoy muy contento. Agradecido a Marcos Di Palma, que salió a ayudarme y a la gente de Misiones, que insistió para que un misionero este en el TC"*, dijo, desbordado de alegría.

Elio Craparo
TC Pista

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



Craparo junto a Viglietti, disfrutando del logro obtenido.

A PASO FIRME

El piloto de Chacabuco está en su mejor momento: su desempeño continúa en franco ascenso, encabeza las posiciones en el campeonato de TC Pista y gana protagonismo en su rol dentro del equipo.



Craparo integra el Hermanos Álvarez Motorsport desde el inicio de 2020 y trabajan juntos para lograr el ascenso al Turismo Carretera.

Elio arrancó a principio de año su quinta temporada en la división, un camino desandado a distintas velocidades que en esta temporada lo ubica, por primera vez, en la punta del campeonato. Está en el lugar que siempre imaginó y va por más, sobre todo a partir de su convincente triunfo en la última fecha en Paraná. Fue una victoria emocionante, un fin de semana perfecto, donde faltando solo cuatro vueltas pudo superar a Agustín De Brabandere.

-Este fue tu segundo triunfo en la categoría, ¿qué elaboración hubo desde la perspectiva técnica y conductiva?

-En líneas generales, tuvimos un buen fin de semana. El sábado arrancamos bien y evolucionamos tomando buenas decisiones junto a Pedro Viglietti. El auto fue mejorando con todos los cambios que hicimos. A la hora de clasificar, no estuve del todo fino. No sé si estaba capacitado para hacer la pole, pero sí para estar en la primera fila en alguna de las series. Más allá de que la vuelta fue perfecta, creo que podía haber peleado el segundo o tercer puesto, ya que antes habíamos dominado el entrenamiento de nuestro grupo. Igual lo tomamos con calma...

Seguimos trabajando, introdujimos cambios en la serie y el domingo arrancó bien en todo sentido. En la serie tuve una sola oportunidad de sobrepaso y la pude aprovechar. En la final largué bien, mantuve la posición y en la primera vuelta, cuando el auto de Boero se puso costado, maniobré justo para superarlo. Después, la carrera se me hizo un poco complicada. En esa primera parte, el auto de De Brabandare venía tirando mucha nafta. Manejé con el parabrisas sucio y me costaba ver la pista por el reflejo del sol. Pero fui aga-


Después del triunfo, un abrazo reconfortarte con Hernán, su padre.

rrando confianza y empecé a identificar mejor las líneas de frenaje. Creo que este percance ayudó para que llegara con el auto entero a la parte final. Cuando salió el Auto de Seguridad tuve otra única posibilidad de saltar a la punta y la aprovechamos en el momento justo.

Craparo pasó por el karting y la Fórmula Metropolitana, hasta que en 2015 debutó en TC Pista Mouras con una Dodge del equipo de Juan Martín Trucco. Tras su desempeño en esa categoría y el paso a TC Mouras (en ambas fue subcampeón), llegó al TC Pista hace cinco años con la misma estructura. El proceso de maduración siguió en el Catalán Magni Motorsport y, en 2018-2019, en el equipo del experimentado Guillermo Cruzzetti. Tras la desvinculación con el arrecifeño, llegó en su mejor forma a la estructura conducida por los hermanos Cristian y Gastón Álvarez. *"Me llamaron, me preguntaron, y cómo en ese momento no tenía nada, el acuerdo nos servía a ambos"*, comenta Elio.

A fin de 2019, la situación económica se le había hecho cuesta arriba y se planteó una situación difícil a las dos partes. *"No podía conseguir el presupuesto que me pedía Cruzzetti y a él se le hacía difícil poner en pista el auto de acuerdo a lo que yo podía ofrecerle. No era bueno para ninguno porque no me iba a poder lucir y él tampoco a desarrollar el auto para pelear la punta. No íbamos a poder estar en el lugar que nos merecemos. Después, analizamos las alternativas y creímos que esta era la mejor de todas. El auto está en un taller de Chacabuco y pienso que esa fue una decisión muy acertada. Y no lo digo porque ya pudimos ganar una carrera, lo creíamos desde el momento que cerramos el acuerdo. Estamos contentos y conformes. Siempre busco integrarme a proyectos de largo plazo antes que correr cinco carreras con un equipo y ocho con otro"*, recuerda.

LA EXPERIENCIA QUE DAN LAS CARRERAS

A sus 22 años, Elio combina un haber de 61 participaciones en TC Pista con una edad en la que todavía todos los sueños son posibles. *"Seguro, creo que ese bagaje lo va dando el tiempo, los errores, caerse y volverse a levantar. Es cuestión de aprender de cada cosa que se hace mal y, obviamente, también de lo que se hace bien. Seguir caminando, tomar la experiencia año tras año, de carrera tras carrera. En este punto creo que soy mucho mejor piloto de lo que era cuatro años atrás"*. Y respalda sus palabras con hechos: *"Hoy tengo claro que hay que trabajar para tener un auto competitivo y también lo importante que es tomar decisiones arriba del auto. Hoy en día, así como no es fácil ganar, en un punto tampoco lo es asumir un riesgo como el que tomé en la última maniobra de la carrera en Paraná, porque podría haberme quedado tranquilo en el segundo puesto, que también era útil para el campeonato. Pero vi una buena posibilidad de poder ganar, de hacerlo, y asumí la responsabilidad"*, completa.

-¿Cómo va mejorando tu inserción en el equipo de los hermanos Álvarez?

-Por suerte venimos creciendo. Este año está Pedro Viglietti trabajando de lleno en el auto, sumándole orden y una gran evolución. También es muy positiva la incorporación de un compañero de equipo como Sebastián Salse. Es un placer trabajar con él. Yo le puedo aportar mi experiencia al máximo y, como le dije desde el primer día, voy a darle todo lo que esté a mi alcance para que su período de adaptación a la categoría y a los circuitos sea lo más corto posible. Él está muy contento y esto es muy bueno para todo el grupo. Nos llevamos muy bien y tiramos todos para el mismo lado.

-¿Qué decisiones tomaron para mejorar la foto comparativa del equipo entre principios de 2020 y la actualidad?

-Por ahí, el año pasado estábamos complicados un poquito con el motor. "Machete" Esteban siempre

trabajó para revertir lo que en ese momento podría ser nuestro punto débil. Después, con todo el parate de la pandemia, se mejoró bastante y en el relanzamiento del campeonato, donde estuvimos siempre entre los diez primeros. Ahí se notó una evolución grande en el motor. Entonces, tomamos la decisión de contar con el asesoramiento del DTA y, en la última carrera del torneo pasado, tuvimos la asistencia de Pedro Viglietti, quien este año fue confirmado en la dirección técnica en los boxes. Este fue otro paso adelante. Así que el equipo está muy bien armado y en condiciones de pelear grandes cosas.



De vuelta al pago, después de la victoria: la gente de Chacabuco se identifica con el equipo radicado en la ciudad.

–¿Cuánto te favorece el hecho de que estén radicados en Chacabuco?

–Es muy importante, voy todos los días y estoy en continuo contacto con los chicos. Esa era un poco la idea. Estudiaba en Buenos Aires para Contador y tomé la decisión de volver a Chacabuco. Como no se cursa la carrera acá, me anoté en Administración de Empresas, y eso me permitió asumir un papel más protagónico en el equipo. Estoy muy bien, disfruto transitar por este camino junto a todo el conjunto y más cuando los resultados acompañan.

–¿Cómo tomaste el hecho de convertirte en el puntero del torneo antes de lograr el triunfo?

–Pasa que, para encabezar el campeonato, el trabajo se basa un poco más en la regularidad que en la suma de victorias. Si ganás una carrera y te quedás en dos, no vas a estar primero. Nosotros veníamos muy bien y nos complicó una mancha de aceite en la primera fecha. En esa instancia estaba para meterme entre los diez primeros y se produjo un despiste múltiple. Usamos esa carrera para probar, inclusive del sábado al domingo ensayamos una variedad de elementos y configuraciones que nos permitieron sacar importantes conclusiones. Llegué 21° y nada, después cumplimos en Buenos Aires (4°), San Nicolás (4°), Concepción (2°) y pudimos ganar en la quinta carrera.

–¿A qué altura se ubica todo el conjunto, en función de los compromisos que vienen?

–Estamos para poder pelear el campeonato hasta la última carrera, sabiendo que tenemos que seguir de la misma manera, trabajando como lo venimos haciendo, sin dejar pasar un día en busca de las soluciones que nos permitan mejorar el auto. Creo que estamos para pelear grandes cosas: el objetivo es ganar el campeonato y poder pasar al TC.



9° FECHA || LA PLATA || 21 DE MAYO

HERMIDA, DE PRINCIPIO A FIN



El ganador mandó con autoridad y cosechó buenos puntos para el torneo, en el que se ubica 5°.

FEDERICO HERMIDA DOMINÓ LA PRIMERA FINAL BAJO LA LLUVIA, DONDE GIANFRANCO BARBARA Y FRANCISCO LUENGO LO ESCOLTARON EN EL PODIO. LA SEGUNDA FUE SUSPENDIDA POR MAL TIEMPO.

Debido a las restricciones de circulación pública por la pandemia, que cobró vigencia a partir del sábado 22, la categoría decidió concentrar toda su actividad el viernes 21. Lamentablemente, los hechos se desarrollaron bajo una intensa lluvia. La primera carrera en el "Roberto Mouras" comenzó algo accidentada ya que, rápidamente, chocaron en medio del pelotón los autos de Lucas Carboni, Agustín Rincón, Luciano Martínez y Juan Pablo Guiffrey, perdiendo así la divisional a cuatro protagonistas de lujo.

Con la bandera verde, la largada en fila india adelantó lo que sucedería el resto de las vueltas: un paseo veloz de Federico Hermida, quien dominó de principio a fin al cabo de nueve vueltas. El piloto de la Scudería Ramini no tuvo oposición para llevarse el contundente triunfo que le permitió sumar valiosos puntos en la tabla del campeonato anual, en su regreso a la divisional.

El segundo lugar era para Lucio Calvani, pero en los últimos metros de la prueba se despistó y tomó su puesto el joven experimentado Gianfranco Barbara, que mantuvo un ritmo parejo para terminar como escolta y a la vez recortar buenos puntos en el certamen. Mientras, Francisco Luengo pudo redondear una excelente competencia, logrando su primer podio en la divisional con el auto del Re Performance.

Esteban Mancuso, puntero del torneo, se despistó cuando era tercero. Pudo recuperarse y llegó cuarto a la cuadriculada, mientras que el quinteto de punta lo completó Calvani.

Blas Sefchek, Marcio Facello, de gran retorno, "Chuck", Enzo Torres y Bautista Oliva cerraron el "top ten".

SEGUNDA FINAL SUSPENDIDA

Finalmente, las condiciones climáticas no cambiaron y la lluvia resultó cada vez más intensa. La segunda competencia debía tener a Hermida adelante, pero tras esperar un tiempo prudencial, los Comisarios Deportivos tomaron la resolución de suspender lo que restaba de la fecha debido a la escasa visibilidad en la pista, priorizando resguardar la integridad de todos los participantes.



Hermida, Barbara y Luengo (der.), al final de la exigente carrera.


Agustín Sexe (16°) sacó adelante una carrera complicada.


En su año debut, Torres (9°) volvió a cumplir una buena actuación con el SAP Team.


Dose no se amilanó por las condiciones y completó la competencia en 17° lugar.



Luengo se bajó del auto con la satisfacción de un excelente tercer puesto.

Campeonato (disputadas 9 fechas): Mancuso, 366 (2 victorias); Sefchek, 321 (3 v); Barbara, 288,5 (3 v); Valentin Jara, 284,5 (2 v); Hermida, 284 (1 v); Felipe Rey, 227,5 (1 v); Genaro Rasetto, 173; Calvani, 167 (1 v); Facundo Di Gennaro, 166; Thomas Micheloud, 133,5; etc.
Próxima fecha: 27 de junio en el Autódromo "Roberto Mouras" de La Plata.

Sofía Percara
F3 Metropolitana

TEXTO: D.C. | FOTO: PRENSA SAP TEAM



EL MUNDO DE SOFÍA

Representa una de las tantas ilusiones que van en busca de una meta. Un sueño de miles que empieza a correr por una pista nueva.

Con el empuje de sus 22 años, Sofía se abre paso en el automovilismo: *"Estamos relacionados a los autos de carrera desde hace mucho tiempo. A mi viejo le gusta desde siempre, desde que era integrante de una Peña de acá, en Chajarí, de un piloto de la Fórmula Entrerriana. Me acuerdo de ir a las carreras con mi hermano mayor cuando era chica, siempre me gustaron, y más cuando le regalaron un karting para empezar acorrer"*, recuerda.



Sofía junto a su padre y a su hermano, en 2008. Fue la primera campeona provincial de 125cc Light.

Ese paso abrió la puerta para visitar más seguido los kartódromos, cerca de su casa, hasta que un día, su papá, le preguntó si se animaba a manejar el kart de una escuelita. *"Lo hice y a la siguiente carrera, empecé a correr"*. Primero en categorías distintas a la de su hermano. Tiempo después, sin dejar de correr en karting, pudo compartir la pista con él en la Fórmula Libre y la Fórmula Entrerriana, esta última, una con un parque de autos pura sangre: *"Son los chasis Ralt y Dallara con motores Audi 2.0, más preparados con respecto a otros que manejé. Por ejemplo, en el circuito largo de Paraná, eran entre dos y tres segundos más rápidos que los Crespi de la F3 Santafesina"*, compara. Cinco años atrás, dividía sus fines de semana en las carreras, compitiendo en diferentes especialidades de karting (fue la primera mujer en salir campeona en un torneo provincial entrerriano en la categoría 125cc Light, luego de cuatro triunfos) y Fórmula Entrerriana. El año pasado se presentó la oportunidad de probar un auto de Fórmula 3 Metropolitana, convocada por Florencia Garro, Jefa del equipo SAP Team, en el marco de un programa de nuevos talentos. *"En 2019 mi hermano corrió solamente en karting, mientras yo lo hacía también en la Fórmula Entrerriana. En esos días me llegó un mensaje de Flor Garro y pudimos combinar por primera vez una prueba en el circuito Cabalén de Córdoba"*.

–¿Ella te conocía o tenía referencias tuyas?

–No, no sé, pero no pregunté mucho. Creo que se enteró porque había visto mi Instagram y porque Ian Reutemann le había dado una buena referencia. Creo que también salió algo positivo del "Gurí" Martínez, ya que tenemos buena onda con él. Después de la prueba en Córdoba, fuimos a probar a San Nicolás. Ahí pude mejorar un poco el rendimiento e integrarme con la idea de debutar en 2020, en la primera fecha post pandemia. A partir de ahí, no faltamos a ninguna carrera.

–¿Qué balance hacés después de correr en estas siete fechas?

–Al principio fue un poco complicado porque llegamos sin conocer el circuito y todavía no estaban habilitadas las pruebas en el día previo al inicio oficial de la actividad. Pero de a poco fuimos en-

contrando el camino. Al comienzo del proceso estábamos bien, de acuerdo a lo que esperábamos pese a las pocas vueltas que habíamos dado. Después, sentí que nos estancamos un poco y, para la última fecha, hicimos un ensayo el día previo al comienzo de la actividad. Funcionamos muy bien y mejoramos mucho, pero fue una lástima que al día siguiente se haya largado a llover, porque nos quedamos sin demostrar los avances que habíamos experimentado en las pruebas sobre piso seco. Esperamos que nuestra próxima participación transcurra durante un fin de semana más normal para saber bien donde estamos parados. Las últimas fechas fueron complicadas por los cambios de clima entre la clasificación y las carreras.

-¿Qué tal fue la adaptación a la categoría y al SAP Team?

-En el equipo somos cuatro pilotos y tenemos buena relación: Lucio Calvani, Alfredo Esterkin, Enzo Torres y yo. Lucio es quien está andando mejor y ya obtuvo el triunfo. Por ahí me doy un poco más con Alfredo, porque ambos somos del norte (NdelaR: de Chajarí y Paso de los Libres, respectivamente), pero nada, la competencia existe, aunque somos conscientes de que el equipo es nuevo y en la medida que Lucio, quien más experiencia tiene, pueda ir mejorando, nos ayuda a todos.

-¿Cuál es tu expectativa para cuando se normalice la actividad?

-La idea en esta etapa es seguir avanzando y tratar de estar más adelante. Sabemos que tenemos potencial, continuamos trabajando para tratar de meternos dentro de los quince primeros y estar cada vez más cerca de los diez mejores.

-¿Hasta dónde te gustaría llegar? ¿Qué sueño te gustaría cumplir en el automovilismo?

-Y, es un poco complicado porque eso tiene que ver con lo presupuestario y nosotros estamos haciendo un esfuerzo muy grande para estar en la Fórmula. Obviamente, al estar tan cerca de los autos de TC, dan muchas ganas, aunque todavía es un poco prematuro.

-¿Imaginaste subir a uno de esos autos y hacer una prueba?

-Yyyy, el "Gurí" tiene una deuda de palabra conmigo y mi hermano: nos prometió que nos iba a llevar y, hace poco, nos dijo que ya nos va a tocar...

Los años de experiencia que suma en el automovilismo la ayudan muchísimo a comprender los principios dinámicos y de puesta a punto del auto. Al mismo tiempo, estudia y aprende de la práctica para afirmar los conceptos teóricos. Sofía pertenece a una generación que está construyendo las bases de un futuro ya presente, y retroalimenta su particular realidad en el mundo del automovilismo, con el mismo significado de su nombre: sabiduría.

En la última fecha terminó contenta con el funcionamiento del auto en piso seco pero con lluvia pudo sacar pocas notas en limpio.





CLASE 3

Leonel Pernía marcó su segundo triunfo consecutivo con el Focus del MG-C Pergamino y se metió en la pelea del campeonato. Santero y Muñoz Marchesi lo escoltaron.

Clasificación: Santero (1:33.024) | **Series:** Santero, Muñoz Marchesi y Pernía L.

FINAL (20V)

Pos.	N°	Piloto	Modelo	Tiempo / Dif.
1°	12	Pernía, Leonel	Focus	34:32.778
2°	68	Santero, Julián	Corolla	a 0.418
3°	4	Muñoz M., M.	Focus	a 7.438
4°	44	Werner, M.	C4 Lounge	a 8.839
5°	1	Urcera, José M.	Civic	a 11.105
6°	63	Merlo, Carlos	Corolla	a 11.336
7°	14	Pezzini, F.	Corolla	a 13.411
8°	3	Chapur, F.	Focus	a 15.471
9°	56	Todino, G.	Corolla	a 16.958
10°	155	Iansa, Gastón	Corolla	a 17.371
11°	16	Castellano, J.	Cruze	a 18.681
12°	118	García, A.	Focus	a 19.788
13°	197	Quijada, M.	co	a 20.048
14°	7	Larrauri, L.	Civic	a 27.029
15°	116	Apud, Yamil	Cruze	a 31.013
16°	33	Menvielle, M.	Cruze	a 31.480
17°	34	Cohen, Matías	Focus	a 31.749
18°	21	Conta, F.	Focus	a 32.144
19°	50	Markel, D.	Focus	a 32.630
20°	9	Carducci, L.	Focus	a 33.133
21°	69	Chialvo, M.	Focus	a 33.422
22°	57	Pastori, Juan P.	Cruze	a 33.433
23°	22	Mallo, S.	Cruze	a 40.404
24°	11	Teti, Jerónimo	Cruze	a 45.817
25°	109	Vicino, Lucas	Tipo	a 1 vta.
26°	66	Percaz, Adrián	Focus	a 1 vta.
27°	114	Franetovich, E.	Focus	a 2 vtas.
28°	41	Schenone, M.	Cruze	a 2 vtas.
29°	137	Garriz, Juan J.	C4 Lounge	a 3 vtas.
30°	82	Lambiris, M.	Vento	a 8 vtas.
31°	95	Otero, Pablo	Sentra	a 14 vtas.
32°	40	Gómez, S.	Cruze	a 18 vtas.
33°	111	Gassamann, J.	Cruze	a 19 vtas.
34°	8	Domenech, A.	Corolla	a 19 vtas.

PR: 146,551 km/h. **RV:** Pernía L., en 1m34s142 a 161,335 km/h. **R:** Chialvo 2 puestos por MP a Carducci. **NL:** Rossotti, Risatti y Yannantuoni.



CLASE 2

Emanuel Abdala iba a estar ausente por presupuesto, pero su padre se bajó para que corran sus hijos y marcó la pole, ganó la serie y la final. Ciaurro y Borgiani, al podio.

Clasificación: Abdala E. (1:36.017) | **Series:** Abdala E., Bestani y Ciaurro

FINAL (16V)

Pos.	N°	Piloto	Modelo	Tiempo / Dif.
1°	2	Abdala, E.	Fiesta	28:12.116
2°	15	Ciaurro, M.	Trend	a 0.558
3°	10	Borgiani, A.	Trend	a 8.222
4°	12	Bestani, M.	Fiesta	a 8.432
5°	14	Procacitto, I.	Trend	a 8.897
6°	114	Ortega, Pablo	Argo	a 9.223
7°	19	González, L.	Fiesta	a 9.813
8°	80	Canela, Juan I.	Trend	a 10.191
9°	61	Bustos, F.	Trend	a 19.723
10°	16	Leanez, Diego	Etios	a 20.170
11°	8	Pérez, S.	Onix	a 20.631
12°	7	Leanez, F.	Etios	a 21.157
13°	4	Tedeschi, L.	Etios	a 21.271
14°	84	Yerobi, Lucas	Fiesta	a 21.499
15°	55	Guevara, M.	March	a 23.175
16°	199	Torres, Juan I.	Corsa	a 23.486
17°	9	Abdala, C.	Etios	a 24.824
18°	28	Núñez, Mateo	March	a 24.825
19°	22	Fernández, M.	March	a 29.175
20°	56	Grasso, G.	Etios	a 36.708
21°	26	Bonomo, A.	DS3	a 37.268
22°	37	Scordia, G.	Argo	a 37.821
23°	23	Kirstein, D.	208	a 38.085
24°	35	Fernández, S.	March	a 52.799
25°	154	Rotondo, F.	Fiesta	a 1:08.228
26°	121	Beguiristain, N.	Argo	a 1:09.123
27°	3	Núñez, G.	Etios	a 1:15.205
28°	81	Pérez, G.	Trend	a 1:49.100
29°	79	Veronesi, M.	Etios	a 2 vtas.
30°	30	Valderrey, A.	Etios	a 3 vtas.
31°	98	Conci, Alex	Fiesta	a 4 vtas.
32°	100	Salvi, Mauro	Etios	a 5 vtas.
33°	127	Bailone, José	Clio	a 6 vtas.
34°	21	Gómez F., F.	March	a 7 vtas.
35°	89	Blotta, Renzo	Etios	a 9 vtas.
36°	51	Algañaraz, M.	Etios	a 12 vtas.
37°	113	Bodrato M., C.	Etios	a 13 vtas.

PR: 143,616 km/h. **RV:** Abdala, E., en 1m37s487 a 155,799 km/h. **R:** Núñez M. con 9 puestos por MP a Abdala C. **EXC:** Damiani por MP a Bailone. **A:** Procacitto por MP a Veronesi.

PRÓXIMA FECHA: 13 DE JUNIO | ALTA GRACIA - CÓRDOBA

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: PRENSA APAT

VENTO DE CAMBIO



Werner se estrenó con el Alifraco Sport y ganó todo en el "Gálvez": clasificación, serie y final. Franetovich y García cerraron el trío de punta.

Luego de la carrera de Paraná, donde había terminado 4° con el Citroën C4 del equipo SL Sport Racing, Mariano Werner decidió cambiar de estructura y conducir el VW Vento del Alifraco Sport en la cita de Buenos Aires, y la química del conjunto fue inmediata, porque en los primeros trabajos en pista, el entrerriano ya estaba en la conversación. El buen funcionamiento lo ratificó en la clasificación, cuando se quedó con la pole position, sacándoles dos y cuatro décimas y media a Ever Franetovich y Antonino García, con sendos Focus.

El domingo, el dominio del campeón de TC continuó. Venció en la serie más veloz y, en la partida, no le dio chances a Franetovich para pasar al frente en la largada de la final. Gastón Iansa, quien había ganado en la tercera batería, abandonó prematuramente por una falla en el Toyota. Sin contratiempos ante los rivales, Mariano se encaminó hacia su sexto triunfo en la Clase 3, con el cuarto modelo diferente (antes con Peugeot 308 y Fiat Linea y Tipo).

"Estoy contento por el resultado. Fue una victoria que no la quería dejar pasar y pusimos todo para ganarla. Venía con muchos gases y se me hacía difícil respirar, pero valió la pena el esfuerzo", sostuvo el ganador, que corrió con los neumáticos de Matías Menvielle debido a un error en la gomería, el cual fue detectado en la técnica posterior a la final. Franetovich, en tanto, indicó: *"Solo tengo palabras de agradecimiento para el equipo. Intenté ir por la victoria, pero Mariano administró bien la carrera. Estoy feliz, porque pudimos demostrar que el auto está para pelear bien arriba"*. Mientras que el tercero, García, completó: *"Le agradezco al equipo de 'Pepe' Martos, que viene trabajando desde el año pasado y no habíamos tenido suerte, y es un podio importante. Venía bien hasta que apareció una falla, y es por eso que llegué como llegué"*.

Con hermosos trofeos, Franetovich, Werner y García festejan en el podio.



Franetovich, con el Focus del GR Competición, volvió al podio después del triunfo en San Juan 2020.



Buen desempeño de García (3°) con el Focus del Martos Competición. Lo sigue Quijada.



Clasificación: Werner (1:24.610)
Series: Werner, Franetovich e Iansa

FINAL (20V)

Pos.	N°	Piloto	Modelo		Tiempo / Dif.
1°	44	Werner, Mariano	Vento	a	29:13.234
2°	114	Franetovich, Ever	Focus	a	0.813
3°	118	García, Antonino	Focus	a	12.720
4°	197	Quijada, Marcos	Corolla	a	13.099
5°	8	Domenech, Alfonso	Corolla	a	14.127
6°	110	Yannantuoni, Fabián	Tipo	a	16.433
7°	1	Urcera, José M.	Civic	a	16.456
8°	3	Chapur, Facundo	Focus	a	20.818
9°	68	Santero, Julián	Corolla	a	21.196
10°	12	Pernía, Leonel	Focus	a	23.944
11°	9	Carducci, Leandro	Focus	a	26.464
12°	11	Teti, Jerónimo	Cruze	a	26.884
13°	50	Markel, Damián	Focus	a	27.131
14°	121	Posco, Nicolás	Focus	a	28.872
15°	137	Garriz, Juan José	C4 Lounge	a	30.076
16°	16	Castellano, Jonatan	Cruze	a	31.579
17°	57	Pastori, Juan P.	Cruze	a	39.482
18°	63	Merlo, Carlos	Corolla	a	41.379
19°	33	Menvielle, Matías	Cruze	a	51.322
20°	109	Vicino, Lucas	Tipo	a	53.550
21°	62	Mansilla, Dorian	Sentra	a	1:14.093
22°	111	Gassmann, Joel	Cruze	a	1:31.164
23°	13	Pernía, Mariano	Civic	a	1 vta.
24°	69	Chialvo, Martín	Focus	a	1 vta.
25°	116	Apud, Yamil	Cruze	a	2 vtas.
26°	100	Risatti, Ricardo	Civic	a	4 vtas.
27°	34	Cohen, Matías	Focus	a	6 vtas.
28°	82	Lambiris, Mauricio	Vento	a	7 vtas.
29°	4	Muñoz Marchesi, M.	Focus	a	8 vtas.
30°	41	Schenone, Mauro	Cruze	a	13 vtas.
31°	38	Rossotti, Juan P.	Vento	a	15 vtas.
32°	155	Iansa, Gastón	Corolla	a	19 vtas.
33°	56	Todino, Germán	Corolla	a	19 vtas.

PR y RV: No fueron suministrados. **R:** Pernía L. cinco segundos por falsa largada. **AP:** Chapur por MP a Urcera y Urcera por MP a Chapur.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1	Santero, Julián*	130
2	Pernía, Leonel**	96
3	Muñoz Marchesi, Matías	94
4	Chapur, Facundo	93
5	Werner, Mariano*	78
6	García, Antonino	74
7	Merlo, Carlos	72
8	Urcera, Jose Manuel	71
9	Teti, Jerónimo	63
10	Domenech, Alfonso	60

* Cantidad de victorias

Con los 20 kilos de lastre sobre el Corolla, que se implementó en el reglamento técnico para el modelo nuevo, Santero se las rebuscó para llegar 9° y mantenerse 1° en el torneo.



Chapur (8°) y Urcera (7°) tuvieron un duelo aparte y fueron apercibidos por las maniobras.



PRÓXIMA FECHA: 13 DE JUNIO | ALTA GRACIA - CÓRDOBA

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: PRENSA APAT

GOLAZO DE ALEJO



Borgiani, con un Gol Trend, obtuvo su primera victoria en la división menor. Ciaurro completó el 1-2 del Giacone Competición y Bestani subió al podio.

Tal como es su costumbre, la Clase menor del TN dio espectáculo en el trazado N°8 porteño, con sobrepasos, intercambios de posiciones, emoción hasta el final y un nuevo nombre ganador: Alejo Borgiani.

El cuarto compromiso del año comenzó con el dominio de Pablo Ortega y el Fiat Argo, seguido por el VW Gol Trend de Borgiani y Christian Abdala, quien en los primeros metros de la segunda vuelta, se metió como escolta con el Toyota Etios. Pero el santafesino no se dio por vencido y, un par de giros después, recuperó la segunda posición. Sin embargo, el de Comodoro Rivadavia volvió al ataque y aprovechando un desliz de Borgiani en la curva Reutemann, pasó nuevamente al segundo lugar y fue en busca del tucumano.

Con las dos máquinas separadas por centímetros, Abdala se tiró en la Horquilla (con problemas en los frenos, según informó el GR Competición), Ortega se defendió y se produjo el toque entre ambos, por lo que se retrasaron y le dejaron el liderazgo a Lucas Yerobi, quien había superado a Borgiani con el Fiesta Kinetic del Ale Bucci Racing. Pero el rendimiento del Gol Trend era visiblemente superior y pese a que Yerobi intentó defender la posición (se retrasó con problemas en la caja de velocidades), el de Casilda tomó la punta de la carrera en el inicio de la última vuelta y se dirigió hacia su primer éxito en la categoría. Miguel Ciaurro completó el 1-2 del Giacone Competición y Maximiliano Bestani cerró el trío de punta con otro Fiesta de Alejandro Bucci.

"Increíble. Parecía que la habíamos perdido cuando me tiré con Pablo, pero el equipo me dijo que me tranquilizara. Después recuperamos cuando se tocaron entre ellos, y cuando veo que se queda Lucas, no lo podía creer. Fue una definición bárbara y estoy muy, muy contento", declaró el flamante ganador. Ciaurro, por su parte, indicó: *"Felicito a todo el equipo por este resultado y a Alejo, que se lo merece. Le dedico el segundo puesto a mi familia y a los sponsors"*. Y Bestani completó: *"Este podio es para mi hijo, que llegó hace diez días. Fue una buena carrera, tranquila en la primera parte, y estoy muy agradecido a todo el equipo, que solucionó los problemas durante el fin de semana"*.



Ciaurro, Borgiani y Bestani posan con sus trofeos y coronas de laureles en el podio porteño.

Clasificación: Ortega (1:27.695)
Series: Ortega, Abdala C. y Borgiani

FINAL (16V)

Pos.		Piloto	Modelo		Tiempo / Dif.
1°	10	Borgiani, Alejo	Trend		24:20.838
2°	15	Ciaurro, Miguel	Trend	a	2.049
3°	12	Bestani, Maximiliano	Kinetic	a	6.160
4°	28	Núñez, Mateo	March	a	10.113
5°	4	Tedeschi, Lucas	Etios	a	10.947
6°	23	Kirstein, Damián	208	a	12.708
7°	114	Ortega, Pablo	Argo	a	13.965
8°	2	Abdala, Emanuel	Kinetic	a	14.937
9°	8	Pérez, Sebastián	Onix	a	16.322
10°	113	Bodrato Mionetto, C.	Etios	a	20.624
11°	21	Gómez Fredes, F.	Etios	a	20.832
12°	14	Procacitto, Ignacio	Trend	a	21.561
13°	55	Guevara, Marcelo	March	a	24.012
14°	199	Torres, Juan I.	Corsa	a	25.528
15°	30	Valderrey, Alejandro	Etios	a	29.170
16°	84	Yerobi, Lucas	Kinetic	a	33.151
17°	93	Damiani, Juan	Etios	a	33.516
18°	48	Sale, Ricardo	Clio	a	34.514
19°	100	Salvi, Mauro	Etios	a	35.921
20°	19	González, Luciano	Kinetic	a	36.591
21°	51	Arganaraz, Miguel	Etios	a	38.592
22°	151	Chevalley, Diego	Etios	a	45.134
23°	98	Conci, Alex	Kinetic	a	1 vta.
24°	154	Rotondo, Facundo	Kinetic	a	5 vtas.
25°	121	Beguiristain, Nazareno	Argo	a	6 vtas.
26°	3	Núñez, Gerónimo	Etios	a	6 vtas.
27°	9	Abdala, Christian	Etios	a	7 vtas.
28°	61	Bustos, Facundo	Trend	a	8 vtas.
29°	80	Canela, Juan I.	Trend	a	14 vtas.
30°	89	Blotta, Renzo	Etios	a	15 vtas.

PR: 131,576 km/h. **RV:** Abdala C., en 1m29s467 a 134,274 km/h. **AP:** Abdala C. por MP a Ortega, Kirstein por MP a Núñez M. y Canela por MP a Bestani y Gómez Fredes. **EXC:** Arrate y Veronesi, más seis puestos en la próxima clasificación, por MP a Rotondo y Conci, respectivamente.

Bestani celebró el 3° puesto, con el Ford del Ale Bucci Racing, como un triunfo.





Protagonista con el Argo, Ortega (7°) se retrasó tras el toque con Christian Abdala.

Con el 2° puesto, Ciaurro se afirmó como escolta en el campeonato.



CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Abdala, Emanuel*	114
2°	Ciaurro, Miguel	103
3°	Bestani, Maximiliano	75
4°	Pérez, Sebastián*	74
5°	Tedeschi, Lucas	72
6°	Borgiani, Alejo*	70
7°	Bodrato Mionetto, C.*	63
8°	Ortega, Pablo	63
9°	Canela, Juan I.	55
10°	Núñez, Mateo	54

* Cantidad de victorias

Emanuel Abdala (8°) sigue como puntero del torneo. Acá, en lucha con Mateo Núñez (4°).



TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

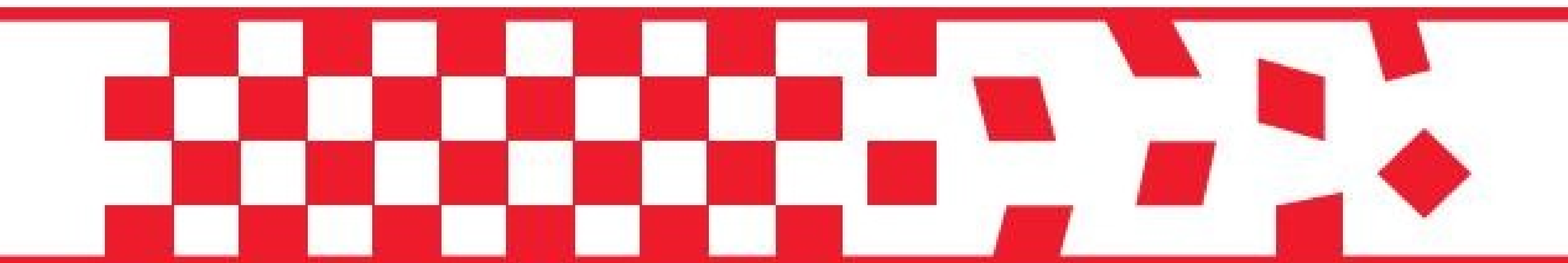


SE SUMÓ UN CANDIDATO

Craparo ratificó su excelente momento y, una fecha después de alcanzar la punta del campeonato, obtuvo la victoria que lo pone directamente en la carrera por el título. Lo escoltaron De Brabandere y Martínez.

Tras los resultados destacados que había logrado en las competencias anteriores, Elio Craparo logró un triunfo que sirve para confirmar el gran momento deportivo que atraviesa y que lo coloca como uno de los favoritos a ganar la corona.

Pedro Boero se impuso en la serie más rápida, la segunda, y partió en la posición de privilegio. Antes, Agustín De Brabandere (el poleman), había dominado de punta a punta la primera, que se vio afectada por el ingreso del Auto de Seguridad. Detrás de ellos, en la fila de la largada final, engrillaron Craparo y Christian Iván Ramos. Cuando el semáforo encendió la luz verde, Boero logró mantener la cuerda en el tramo inicial pero fue superado por De Brabandere, tras una excelente maniobra en la segunda curva. Con buen sentido de la oportunidad, Craparo también aprovechó el hueco y pasó al piloto del RUS Med Team para posicionarse segundo. Ya en el octavo giro, ingresó el Pace Car, y después






Craparo va rumbo a su segunda victoria en la categoría, después de aquella lograda en Posadas (2019).

de arriesgar en el relanzamiento por el sector externo del curvón peraltado, el de Chacabuco concluyó la maniobra de sobrepaso a De Brabandere en la segunda curva, sellando a su favor el resultado definitivo de la carrera. Algo similar al ganador realizó Agustín Martínez tras el mismo relanzamiento: aceleró mejor ante el semáforo verde, dobló por afuera en la primera variante y se adueñó del tercer puesto. *"Fue un fin de semana excelente, salió una carrera muy linda, en la que fuimos precisos en los momentos justos"*, resumió el vencedor, destacando el rendimiento del Falcon que preparan los Hnos. Álvarez, que cuenta con la asistencia de Pedro Viglietti y la motorización de Marcelo Esteban.

Así, en base al ritmo sostenido de su auto y al acierto de las maniobras que decidió en el momento oportuno, el ganador pasó del tercer al primer lugar en una carrera que sirvió para apalancar sus pretensiones al título y ganarse un lugar en el TC para 2022.

Clasificación: De Brabandere (1:26.852) | **Series:** De Brabandere y Boero

FINAL (15V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.	Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Craparo, Elio		24:54.250	19°	Candela, Kevin	a	13.051
2°	De Brabandere, A.	a	0.838	20°	Salse, Sebastián	a	14.219
3°	Martínez, Agustín	a	1.919	21°	Boero, Pedro	a	15.297
4°	Reutemann, Ian	a	5.583	22°	Scoltore, Juan	a	15.836
5°	Krujoski, Humberto	a	6.632	23°	Bortot, Flavio	a	15.997
6°	Carabajal, Lucas	a	6.958	24°	Di Scala, Cristian	a	16.871
7°	Iribarne, Federico	a	7.278	25°	Granara, Ramiro	a	19.863
8°	Iglesias, Fernando	a	7.694	26°	Tomasello, Juan J.	a	21.368
9°	Degoumois, Ricardo	a	8.542	27°	Panarotti, Lucas	a	21.526
10°	Castro, Marcos	a	9.197	28°	Chapur, Facundo	a	26.121
11°	Vázquez, Martín	a	9.465	29°	Valle, Mario	a	31.420
12°	Carinelli, Augusto	a	9.963	30°	Rasuk, José	a	33.786
13°	Álvarez, Santiago	a	10.529	31°	López, Maximiliano	a	6 vtas.
14°	Impiombato, Nicolás	a	10.796	32°	Frano, Matías	a	8 vtas.
15°	Micheloud, Gustavo	a	11.078	33°	Weimann, Alejandro	a	8 vtas.
16°	Tomasello, Juan M.	a	11.899	34°	Canapino, Matías	a	12 vtas.
17°	Fritzler, Otto	a	12.349	35°	Ramos, Christian	a	14 vtas.
18°	de la Iglesia, Lautaro	a	12.798				

PR: 152,468 km/h. **RV:** De Brabandere, en la 2, en 1:28.241 a 172,124 km/h. **R:** Chapur, Valle y Rasuk con 20 segundos por velocidad de largada.

PARANÁ
5ª FECHA - 08 Y 09 DE MAYO



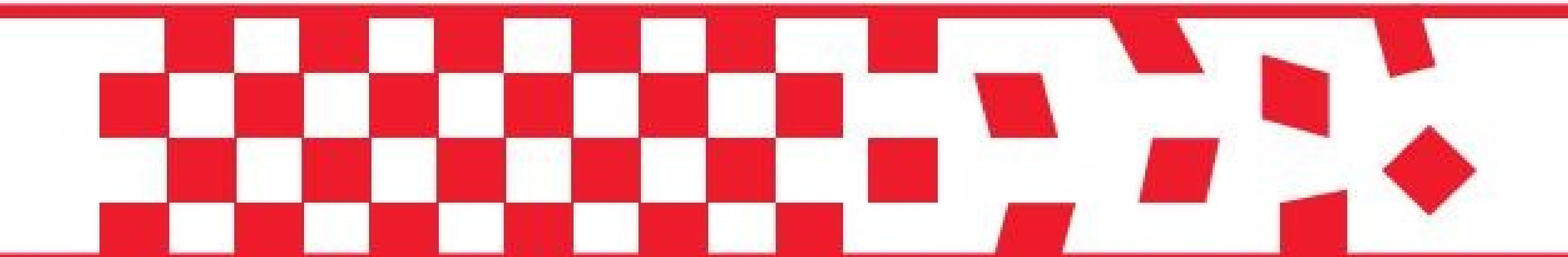
Martínez, el hijo del "Gurí", logró su primer podio en la especialidad en apenas cinco carreras.



De Brabandere (2°) contribuyó al 30° podio completo de Ford en TC Pista. Boero fue protagonista de la lucha por la punta pero un toque lo relegó al 21° puesto.



El 10° puesto le correspondió al Falcon conducido por el necochense Castro.





Rasuk (30°) no tuvo un auto rápido: había terminado 22°, pero recibió un recargo por exceso de velocidad en el relanzamiento.



Iribarne (7°) marcha segundo en el campeonato y trabaja para lograr el triunfo.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos	Pos.	Piloto	Puntos	Pos.	Piloto	Puntos	Pos.	Piloto	Puntos
1°	Craparo, Elio*	172	11°	Carabajal, Lucas	116	21°	Candela, Kevin	82	31°	Frano, Matías	44.5
2°	Iribarne, Federico	157.5	12°	Castro, Marcos*	114	22°	Impiombato, Nicolás	80	32°	Gentile, Pedro	39
3°	Álvarez, Santiago*	149	13°	Fritzler, Otto	104.5	23°	Carinelli, Augusto	71.5	33°	Ramos, Christian	38
4°	Reutemann, Ian	148	14°	Chapur, Facundo	100	24°	Rasuk, José	70	34°	Tomasello, Juan J.	38
5°	Martínez, Agustín	139	15°	Tomasello, Juan M.	99.5	25°	Iglesias, Fernando	69	35°	Abella, Sebastián	35
6°	Krujoski, Humberto	137	16°	Micheloud, Gustavo	98.5	26°	Weimann, Alejandro	68.5	36°	Vázquez, Jonathan	34
7°	Vázquez, Martín*	130.5	17°	Di Scala, Cristian	98.5	27°	Bortot, Flavio	61.5	37°	López, Maximiliano	15
8°	Canapino, Matías	123.5	18°	De Brabandere, A.	98	28°	Degoumois, Ricardo	59.5	38°	Granara, Ramiro	10
9°	Valle, Mario	122.5	19°	de la Iglesia, Lautaro	90.5	29°	Boero, Pedro	59.5	* Cantidad de triunfos		
10°	Salse, Sebastián	120	20°	Scoltore, Juan	87	30°	Panarotti, Lucas*	58.5			





LAS ÚLTIMA

ALTUNA, DEL BO Y REUTEMANN, DE ALTA

Casi al mismo tiempo, Mariano Altuna y Carlos Reutemann estuvieron internados en unidades de cuidados intensivos por distintos motivos. El "Monito" fue hospitalizado en el "Gaspar Campos" de Lobería por un cuadro agravado de COVID-19 y debió ser asistido con respiración mecánica. Tras varios días en la UTI, lo pasaron a una sala común y, el sábado 22, recibió el alta médico. Por la misma situación pasó Roberto del Bo. Contagiado de Coronavirus, el "Gringo" fue trasladado a una clínica de Villa María y el viernes pasado los médicos lo autorizaron para continuar con la recuperación en su casa de Canals.

"Lole", por su parte, quien el 12 de abril cumplió 79 años, fue internado a principio de mes por un sangrado digestivo en el Sanatorio Santa Fe y, posteriormente, derivado al Sanatorio Parque de Rosario. Allí lo estabilizaron tras realizarle una hemostasia endoscópica y, hace una semana, recibió el alta.

AGUSTINA Y MARINCOVICH CONTINÚAN EN EVOLUCIÓN

Agustina Di Palma, hija de Patricio y quien recibió un riñón de su padre en junio de 2018, sufrió una infección y se encuentra en la sala de terapia intensiva del Hospital Italiano de Buenos Aires. La joven se vio afectada en los pulmones por un hongo que ataca a los trasplantados y debió ser asistida con respirador. También le realizaron un tratamiento de diálisis y le asignaron una batería de antibióticos para su recuperación.

Carlos Marincovich, en tanto, debido a un cuadro de COVID-19, fue atendido en una clínica de Buenos Aires con respiración asistida y sigue en un proceso franco de evolución.





LOS "ASES", CIUDADANOS ILUSTRES

El Concejo Deliberante de Arrecifes nombró a Carlos Pairetti, Carlos Marincovich, Néstor García Veiga y Rubén Luis Di Palma (post mortem) como Ciudadanos ilustres, por su aporte al deporte y la cultura de la ciudad. El famoso "Póker de Ases", integrado por los distinguidos pilotos arrecifeños, se destacó en el Turismo Carretera en las décadas de 1960 y 1970, con carreras ganadas y obtención de campeonatos.

HASTA SIEMPRE, "VASCO"

A los 75 años, en Tandil, Juan Francisco Arrechea falleció por Coronavirus. El "Vasco", quien fuera piloto de Turismo Carretera entre 1978 y 1986, con Dodge y Chevrolet, también se desempeñó en la ACTC como Comisario Deportivo, entre 2003 y 2007. También corrió en Turismo Mejorado, F4 Mecánica Argentina y F2 Mecánica Nacional.





ENTRE SEMANA, EN EL "GÁLVEZ"

El Procar 4000 oficializó que la 5ª fecha de la temporada, junto al Procar 2000, será el jueves 3 de junio, en el Autódromo de Buenos Aires. Las actividades de las divisionales se pondrán seguir por el canal de YouTube de Belo Sport.

SHELL CONTINUARÁ SIENDO SPONSOR HASTA 2025

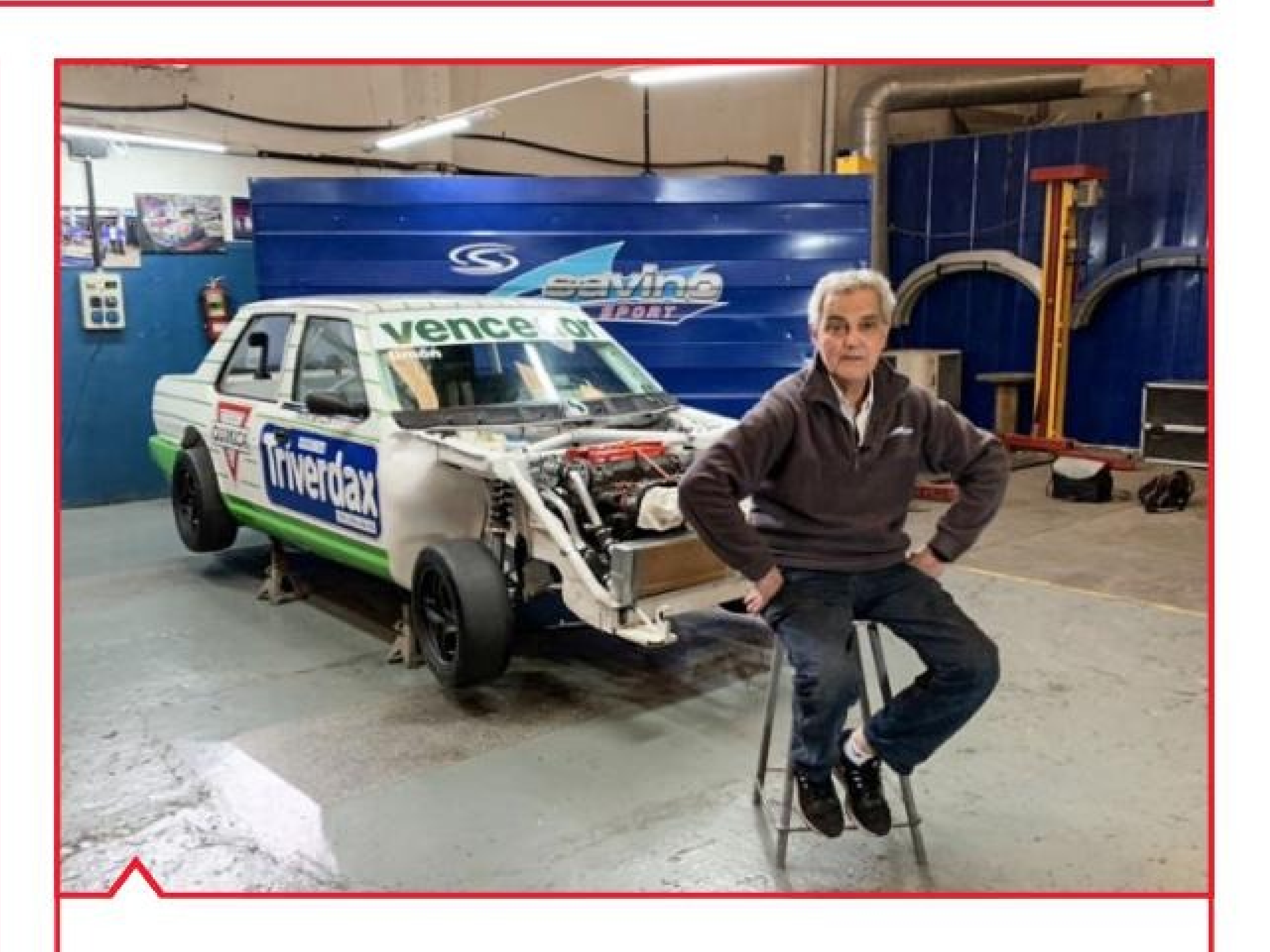
La ACTC y Shell, marca licenciada por Raízen, extendieron la alianza por tres años más y la petrolera será sponsor oficial de todas las categorías -TC, TC Pista, TC Mouras, TC Pista Mouras y TC Pick Up- hasta el año 2025. *"Estamos muy contentos de prolongar nuestro contrato para seguir potenciando con nuestros combustibles a los mejores pilotos del país. Durante 2020 pudimos disfrutar del automovilismo y someter a nuestros combustibles a las pruebas más exigentes, demostrando en cada carrera la calidad de nuestro producto, y acompañando a los pilotos en sus victorias y récords de velocidad en los diferentes autódromos"*, comentó Carolina Wood, Directora de Marketing de Raízen.



De esta manera, los coches de las divisionales de la ACTC continuará utilizando el exclusivo combustible Shell V-Power, que permite enriquecer las condiciones del motor y maximiza la energía del combustible en términos de potencia y rendimiento para los vehículos.
Hugo Mazzacane, Presidente de la ACTC, expresó: *"Hoy es un día muy importante para nuestra institución; nos enorgullece que Shell, la empresa más importante en combustibles y lubricantes del mundo, confié en nosotros para la extensión de esta alianza de 3 a 6 años"*.

LA F3 METROPOLITANA TAMBIÉN CARGARÁ SHELL

La Fórmula 3 Metropolitana tendrá el apoyo de Shell, en lo que será una unión estratégica para acompañar a la categoría que promueve a jóvenes pilotos, gracias a la gestión de Hugo Mazzacane y la ACTC. *"Es muy importante este acuerdo, y clave para seguir creciendo en nuestro objetivo de continuar siendo el semillero del automovilismo argentino. Shell es una empresa de renombre internacional, muy ligada al automovilismo y con una presencia muy fuerte en las categorías de la ACTC, a quien le agradecemos por permitirnos ser parte también de este acuerdo. Las fortalezas de ambos permitirán seguir con el crecimiento sostenido que venimos teniendo"*, expresó Jorge Casallins, Presidente de la categoría.



"MANOLO" DEJÓ UN VACÍO ENORME

El 2 de mayo, antes de que se pongan en marcha las finales del "Mouras", el equipo Savino Sport recibió una noticia devastadora: "Manolo" Savino, papá de "Nacho", había fallecido como consecuencia de una larga enfermedad. Siempre presente en el box e infaltable en el taller de Mataderos, este fanático del automovilismo, y del TC en particular, estará en el recuerdo de todos los que lo cruzábamos en cada lugar donde estuviera su hijo José.



Felicita al piloto CRONO AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS

ELIO CRAPARO

por la victoria y la cima del campeonato de TC Pista (Paraná, 09/05/2021)











CUENCA CEREALES SIEMPRE JUNTO A SU PILOTO EN TC: JUAN MARTÍN TRUCCO



CUENCA CEREALES S.A.

Acopio de cereales
Florentino Ameghino S/N | Tres Algarrobos | Pcia. Buenos Aires | Tel. (03388) 492664
Sucursal Pasteur: Tel. (02355) 492058